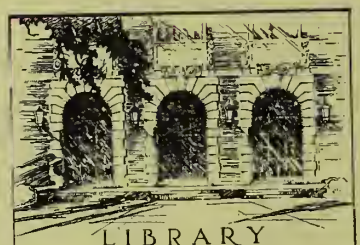


LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF ILLINOIS

910.5
T02
V.9

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/traverslemonde9190unse

910.5
T52
v.9

Sion et la Vie des Paysans du Valais.

Quand on descend la partie de la vallée du Rhône qui forme le Moyen Valais, et particulièrement la vaste plaine de Sion, une sensation très nette frappe tout de suite le regard : la superposition, depuis la vallée jusqu'aux sommets de la montagne, de trois zones distinctes. En bas, dans la plaine fertile, le gai village aux maisons coquettes, puis la prairie étagée sur les contreforts de la montagne, — plus haut, la zone des sombres forêts, avec les chalets disséminés ou groupés, suivant qu'ils appartiennent aux villageois ou aux paysans, — enfin, tout en haut, le rocher avec les neiges éternelles, au seuil duquel vit encore toute une agglomération de bergers et de troupeaux.

La petite ville de Sion semble avoir dans la vallée du Rhône une situation privilégiée, non pas en tant que chef-lieu du canton de Valais, ce qui serait un titre insuffisant à la curiosité de bien des visiteurs, mais pour plusieurs autres raisons : d'abord son cachet d'ancienne ville forte avec ses prestigieux souvenirs du passé, puis ce charme particulier fait de joie physique, sereine et calme, que donne toujours la contemplation d'une cité heureuse où, dans l'abondance des biens de la terre, l'homme ne connaît ni l'extrême travail, ni l'extrême misère; enfin parce qu'elle commande naturellement les deux vallées latérales d'Héremence et d'Hérens, et se trouve ainsi désignée pour être le point de départ de nombreuses promenades.

Vue des bords du Rhône, elle apparaît au pied du versant des Alpes bernoises, dominée à l'est par deux énormes rochers couverts de châteaux en ruines; de tous côtés, des vignes à flanc de coteau l'entourent, étagées en terrasses, partout où gît un coin de terre à l'abri des avalanches de printemps. Puis, de-ci de-là, des jardins tout en fleurs, amoureusement cultivés, d'où s'élancent des arbres fruitiers de toute espèce, pêchers, poiriers, amandiers, ployant sous le fardeau et prêts pour la cueillette; enfin l'agglomération de coquettes maisons blanchies à la chaux ou construites en pierre, au-dessus desquelles pointe, avec le clocher crénelé de la cathédrale, la vieille Tour des Sorciers.

Cette Tour des Sorciers ne fut jamais, malgré son nom évocateur, un sanctuaire de pratiques occultes, mais simplement une prison où l'on enfermait les malheureux accusés de sorcellerie. Elle n'est d'ailleurs pas l'unique vestige des temps passés qu'on rencontre à Sion; non loin de là, dans la partie est de la ville, on voit encore debout, encastrées entre les bâtisses neuves, quelques vieilles maisons aux écussons usés, parmi lesquelles l'hôtel de ville avec de belles portes sculptées, aux armatures en fer ouvré. Au-dessus de l'entrée principale de ce monument, cette inscription de la sage devise des anciens juges :

« Facite judicium et justitiam et Dominus dabit pacem in finibus vestris. »

CHATEAU DE VALÈRE, PRÈS SION.

Photographie de M. Louis Chevallier.

Puis, des ruelles étroites et malpropres, dont l'une conduit directement aux ruines de Tourbillon et de Valère. Chacune de ces ruines occupe un rocher séparé : plus près de la montagne, Tourbillon, forteresse des anciens évêques de Sion, dont il ne reste aujourd'hui qu'une longue muraille crénelée qui domine la vallée de 180 mètres; plus rapprochée du Rhône, Valère, où se groupent ensemble un castellum romain, devenu une salle de musée cantonal, et une très vieille église, lieu de pèlerinage annuel, dont certaines parties et surtout les stalles du chœur révèlent un remarquable travail d'art.

Mais en dépit de l'intérêt qu'elles présentent, ces vieilles ruines ne paraissent être qu'un élément d'appoint dans la réputation de Sion. Celle-ci semble, en

effet, intimement liée au climat spécial dont jouit, particulièrement en automne, cette contrée du Moyen Valais. La pluie n'y tombe presque jamais, l'air y est doux et sec et même très chaud à certaine époque de l'année. Cette sécheresse tient à la configuration de la vallée, où par un mouvement alternatif permanent, l'air échauffé du fond monte vers les sommets plus froids, se condense, abandonne son humidité, puis redescend dans la vallée pour se chauffer de nouveau, et ainsi de suite.

Concentrée comme dans une vraie serre, la chaleur devient en plein été presque tropicale; elle précipite alors en quelques semaines la maturité un peu tardive des fruits et leur donne cette qualité qui a fait leur juste réputation. Mais il ne faudrait pas en conclure que la terre ait à souffrir de cette sécheresse et du soleil brûlant. Partout, dans la vallée coule une eau limpide et fraîche, habilement canalisée, et les prairies du bord du Rhône, qui autrefois méritaient leur nom de « champs secs », sont aujourd'hui pour leurs propriétaires une abondante source de richesses.

Tout, dans ce petit coin de vallée, cadre enchanteur, climat favorable, abondance de biens, concourt donc à embellir et à rendre la vie aimable; et la physionomie calme et sereine des habitants révèle bien le bonheur intime d'une existence à laquelle suffit le gain quotidien du labeur librement accepté. Aussi, quand après s'être reposé sur la plaine fertile, le regard se porte vers la montagne abrupte, un contraste frappe aussitôt l'esprit : la différence des conditions matérielles de l'existence qui peuvent échoir aux habitants d'une même commune, selon que leur destin est de vivre en bas, ou de vivre.... en haut.

MAYEU OU CHALET DE VILLAGEOIS AISÉ.

Photographie de M. Louis Chevallier.

En haut, c'est la pente escarpée, rasée par la tempête, avec la masse sombre des sapins qui jette son voile de deuil sur le roc aride. Çà et là quelques pâturages d'un vert unicolore où pointent de minuscules taches blanches qui semblent ne pas bouger; au milieu, quelques chalets perdus dans la solitude, et plus loin, à l'orée d'une vallée latérale, des groupements de toits noircis, soudés l'un à l'autre, au flanc de la montagne. Puis, plus haut encore, les arêtes vives de granit, entre lesquelles des coulées de neige immaculée dorment, éternelles !

Pourtant, dans cette immense solitude, tout un peuple naît, vit et meurt, ignorant les vaines clameurs des villes, et n'ayant, souvent, pour compagnons, que les vaches au gros mufle moite et aux grands yeux vides, qu'il apprend à aimer afin de les mieux comprendre. Ce peuple est là, tout près, à quelques milles à peine, il suffit de monter pour le connaître : escaladons la montagne !

Au pied, parmi les bosquets et les buissons touffus, serpente une route blanche, une belle route postale que monte, puis redescend chaque jour, la diligence fédérale chargée de voyageurs, de colis, et de lettres; mais outre qu'elle allonge la distance par de nombreux lacets, elle est, de plus, une voie de luxe qu'il serait, pour un piéton, presque superflu de prendre. D'ailleurs, d'autres accès s'ouvrent sous les basses ramures des taillis échevelés, ceux-ci plus rustiques, moins foulés du pas humain, simples chemins de mulet tout remplis de pierres qui roulent sous les pieds et font tituber, mais aussi pleins d'imprévu, et propices à la flânerie errante. De temps à autre, quelque paysan courbé et la tête enfouie sous une charge de foin, descend lentement, comme un aveugle, exhalant à chaque heurt un peu rude des soupirs qui semblent sortir de terre; puis ce sont des chèvres allant à la débandade, et dès que paraît l'étranger, s'arrêtant court, avec des allures de chamois surpris par le chasseur. Ainsi, de circuits en circuits qui se croisent et se recoupent comme les mailles d'un filet, l'on atteint bientôt un premier village. Ici, rien encore ne décèle la montagne. La faible altitude de 500 à 600 mètres ne pouvant influencer la nature et ne créant, d'ailleurs, aucun obstacle à l'échange quotidien des relations avec la petite ville, choses et gens sont restés à peu près identiques à ceux d'en bas : mêmes petites maisons blanches, groupées autour de l'église, mêmes villageois proprets et alertes, sarclant l'herbe de leur verger ou fauchant le seigle dans les champs d'alentour; tout au plus, pourrait-on s'apercevoir du chemin parcouru, à la saleté plus accentuée des sentiers désormais communs aux gens et aux bêtes.

Il faut, pour se dépayser un peu, dépasser 1 000 à 1 200 mètres, atteindre les ombrages que déjà l'on devine sous les masses sombres échelonnées là-haut; et tandis que le regard fouille l'horizon, tout un monde lui apparaît, mais un monde lilliputien fait de petits points blancs disséminés sur le sommet, et qui semblent ne pas bouger. Tout d'abord, on croit reconnaître des maisons, puis, à les fixer quelques secondes, on les voit soudain disparaître, comme engloutis dans un trou, et bientôt reparaître, au delà du pli de terrain qui les voilait un instant plus tôt. On a beau marcher, il semble, à mesure que l'on avance, que le but recule et qu'on ne l'atteindra jamais. Cependant, voici les premiers mélèzes, aux aiguilles fines et légères que fait balancer le vent; leurs troncs séculaires aux rides profondes comme des blessures, se tordent en d'étranges élans, les uns jaillissant courbés du talus, puis se redressant fièrement en cou de cygne, pour tendre leur tête aux caresses du soleil, les autres labourant le sol, de leurs longues racines déroulées comme des boas à travers les sentiers, tous vénérables et puissants, malgré les frimas et les soleils brûlants.

Mais quel est ce murmure qui semble courir le

long de la futaie? Ne serait-ce point la « bisse »[1]? En effet, à quelques pas plus haut, emprisonnée dans un étroit fossé, une eau limpide se précipite, répandant la fraîcheur et versant la vie tout autour; de place en place, une écluse en rompt le cours ou le détourne, selon la volonté de M. l'inspecteur. Car il y a un... inspecteur! Ce fonctionnaire est en effet chargé de la distribution équitable de l'eau entre chaque propriétaire payant une contribution, et proportionnellement à l'étendue de ses terres. Cette contribution sert à payer le traitement de M. l'inspecteur et à pourvoir aux frais d'entretien que nécessitent les « bisses », entretien coûteux, car elles doivent être nettoyées chaque printemps, et quelquefois l'été, et peuvent même être enlevées l'hiver, par crainte des glaces. L'eau des bisses coule jour et nuit, et comme un propriétaire jaloux ou quelque mauvais plaisant pourrait, à la faveur de l'obscurité, détourner à son profit l'irrigation qui arrose la terre du voisin, un stratagème a été imaginé pour avertir l'inspecteur : il consiste en une petite roue de moulin actionnée par le courant, et venant frapper à chaque tour sur un taquet en bois; l'appareil est posé dans la bisse, à l'endroit où doit commencer l'irrigation d'une propriété, et si dans le silence de la nuit, le bruit de la roue sur le taquet cesse de se faire entendre, c'est que le courant a été détourné de sa destination primitive. Les eaux sont prises soit au torrent, soit à la fonte des neiges, et forment dans ce cas un lac artificiel; puis simplement canalisées sur une largeur de 50 à 60 centimètres environ, entre trois planches tantôt posées en terre et à air libre, tantôt accrochées au flanc de la montagne et supportées par des barres de fer, elles descendent à gauche, à droite, longent le versant, traversant ainsi chaque parcelle de terrain qui doit être arrosée. Cette irrigation, qui compte aujourd'hui dans le Valais 320 lieues, n'a pas été sans exiger des habitants de gros efforts et bien des journées de travail; mais finalement elle a fait la fortune du Valais, en permettant d'accroître dans la proportion d'un tiers la quantité de bétail. C'est là, dans cette deuxième zone, entre 1 000 et 1 200 mètres, que se trouvent disséminés sous les vieux mélèzes ce qu'on appelle communément les « mayeus », vieux mot valaisan qui signifie chalets fleuris.

VILLAGE DANS LA MONTAGNE.

Photographie de M. Louis Chevallier.

Le mayeu peut être en effet une maison de campagne, un chalet de plaisance, édifié par le villageois aisé de la plaine, pour y passer la saison d'été. Alors, il se détache fièrement sur la pelouse, isolé de tout voisin gênant et montrant orgueilleusement ses panneaux de bois neuf, ses volets verts et ses fenêtres garnies de géraniums et d'œillets en fleurs; fréquemment, un jardin l'entoure, clos lui-même d'une palissade, signe évident de la propriété. Ces mayeux ne forment pas d'agglomération, ils sont disséminés à travers la montagne, quelquefois à plusieurs centaines de mètres l'un de l'autre, de sorte que lorsqu'il existe une chapelle, une boulangerie, une épicerie, on croirait les voir jouer à cache-cache dans les bois de sapins.

Mais à côté de ces mayeus fleuris, d'autres mayeus existent, et ceux-ci de caractère tout différent; ce sont les rustiques chalets de bergers, dont l'agglomération constitue les villages de montagne.

Rien de plus curieux que ces petits villages. Accrochés au flanc de la montagne, ils apparaissent de loin en loin, comme une immense ruche dont chaque chalet serait un alvéole; serrés l'un contre l'autre et presque soudés ensemble, on n'en voit que les longs toits superposés et noircis par le temps, pareils à des ailes de corbeau mi-tendues contre la neige et les bourrasques.

Pénétrons dans l'intérieur : une rue, une seule, si toutefois l'on peut donner le nom de rue à un étroit boyau, sinueux, humide, au sol de boue et de purin, qui ne voit jamais les rayons du soleil. Dans ce cloaque infect, on marche où l'on peut, sur les pierres dont la pointe émerge, ou sur le terre-plein qui longe les parois des maisons, et quand vient à passer un mulet chargé, l'on cherche instinctivement une porte pour se garer. Mais heureusement le mulet ne se présente pas souvent, et c'est la solitude et le silence, un grand silence de mort, qui planent sur le village; on dirait, à voir le bois calciné des chalets, qu'un incendie a passé par là et chassé tous les vivants; mais non, c'est la saison de l'alpage, et tout le monde est à la montagne! Cependant, un bruit se fait entendre, strident, rythmé, qui éveille des échos, et par une porte grande ouverte, on devine, dans la nuit d'une salle basse, un bras qui martelle un grand chaudron de cuivre, un de ces chaudrons où l'on fait le fromage. La rue se prolonge en zigzag entre deux rangs de chalets, la plupart simples « racards » comprenant l'étable aux bestiaux et au-dessus la grange à foin, quelques autres servant d'habitation, plus spacieux, percés de petites fenêtres groupées par trois et entourés de balcons ajourés, dont celui du bas abrite la provision de rondins coupés dans la forêt et entassés pour l'hiver contre la paroi du chalet. Au centre, voici l'église et le presbytère qui fait office d'auberge quand passe un étranger; puis sur une petite place, un long abreuvoir creusé dans un tronc d'arbre, une croix de bois penchée vers le sol; et soudain la ruelle obscure débouche au grand soleil de la route. Et tout le long de la pente ardue, d'autres mêmes petits villages s'échelonnent, jusque là-bas, au pied des neiges où meurt la vallée. Quand viendra l'automne avec ses frimas, tous ces « racards » seront

1. Bisse : canalisation de l'eau.

alors en pleine animation, car bergers et troupeaux auront repris leurs quartiers d'hiver. En attendant, ils sont encore aux alpages. Montons donc jusque-là!

C'est la troisième zone de la montagne entre 1 500 et 2 500 mètres. Déjà le cadre se modifie; aux groupes de mélèzes ont succédé des bois d'arolles; de l'herbe fine, commencent à surgir les hampes rigides de l'aconit et les rhododendrons en boule, puis les étoiles roses et blanches du myosotis et les points bleu foncé de la gentiane naine, qui s'enlacent en arabesques sur le fond uniformément vert. Soudain, des flocons arrachés des nues passent devant les yeux, formant comme un voile et nivelant la nature entière dans une vapeur blanche; tout disparaît, montagne, précipices, route, et durant quelques minutes, c'est le néant, le nuage cotonneux et glacial où flotte, comme dans un paysage lunaire, l'ombre vague de troncs fantômes qui semblent ne pas tenir au sol; mais l'illusion ne dure qu'un instant, et déjà, sous la poussée de la brise, le nuage s'effiloche, et par les éclaircies, chaque chose reprend sa forme réelle. Peu à peu les arolles deviennent plus rares, puis le silence se fait plus profond; nul ne le trouble, ni les chants d'oiseaux, ni les voix humaines, seulement dans le lointain le carillon des sonnailles, qu'une bouffée de vent apporte dans sa plainte. Et sur le mamelon chauve de la montagne, au pied des coulées de glace aux remous figés, toute une multitude de taches blanches et rousses, semées de points gris-beige, est là, qui semblent bouger. Enfin, voilà le troupeau dans son alpage! vaches, chèvres, brebis, la richesse, et presque la raison de vivre du montagnard valaisan! Mais depuis quand est-il là, et quand partira-t-il?

MAYEU DE BERGER.

Photographie de M. Louis Chevallier.

Généralement, l'alpage commence vers la Saint-Jean, dans les derniers jours de juin; alors, dans les villages, les vaches sont rassemblées et les bergers les font sonner à tour de rôle pour connaître celle qui sera « reine ». Celle-ci marchant en tête, sera l'orgueil du troupeau, et de droit lui seront réservés les plus beaux pâturages pendant toute la durée de l'alpage. Avec les bêtes partent les bergers au nombre de huit ou dix environ, sous la direction d'un maître d'alpage élu chaque année par les divers propriétaires. A celui-ci revient le commandement, à lui aussi la fabrication du fromage; puis sous ses ordres immédiats se trouve en second le « patro » dont la charge consiste à faire le beurre avec le petit lait, puis un troisième, occupé à nettoyer les vases et à porter le bois; enfin les différents bergers, bouviers et gardiens de parcs. Tandis que le troupeau reste toujours en parc, à la belle étoile, les bergers ont une hutte où, la nuit, couchés sur une peau de mouton, ils veillent et disent des contes, en suivant du regard le vacillement de la flamme. C'est pendant la durée de l'alpage que l'on fabrique le fameux fromage, et dans un coin du chalet, sur le foyer, est suspendue l'énorme chaudière pleine de lait. Plus tard, une fois rentrés dans les villages, on en fera la répartition aux propriétaires d'après la quantité de lait fournie par chacune de ses vaches, quantité qui aura été mesurée quelques jours après l'arrivée. Ces fromages, généralement de large envergure, mesurent parfois le diamètre d'une roue de petit chariot; de plus ils ont, paraît-il, l'art de vieillir, à un degré insoupçonné de bien des amateurs; certains seraient fabriqués à la naissance de l'enfant dans une famille, puis conservés au sec pendant toute la durée de sa vie, et enfin, seulement à sa mort, partagés entre les parents et les amis qui l'attaquent à coups de hache.

L'alpage dure ainsi trois mois environ, trois mois pour les bergers de pain dur et de laitage, de vie contemplative et rêveuse, jusqu'à ce que les premiers froids amènent la neige et les chassent vers la demi-montagne. C'est en effet vers la fin de septembre, aux environs de la Saint-Michel, que commence le retour progressif du troupeau aux abords des villages; puis à mesure que la saison s'avance, il va plus bas, descend jusque dans les prairies du Rhône, où il paît jusqu'à la Sainte-Catherine. A cette époque, bergers et bêtes remontent définitivement à leurs « mayeus » d'hiver, qu'ils trouvent remplis de foin, et ils y restent jusqu'au printemps suivant.

Ainsi s'écoule dans la simplicité et la frugalité, la vie méthodique et monotone des montagnards valaisans; chaque hiver, chaque été, ressemble au précédent, accompagné des mêmes phénomènes, rempli des mêmes petites émotions au départ pour l'alpage, sans que de leurs lèvres muettes sorte une plainte contre la destinée, qu'ignorants d'autre chose, ils acceptent résignés et heureux.

LOUIS CHEVALLIER.

Le Commerce de l'Algérie.

D'APRÈS les chiffres de 1901, l'Algérie a importé une quantité de marchandises valant 318 593 000 francs, dont 255 240 000 correspondaient aux provenances de France et 63 353 000 à celles de l'étranger.

Les exportations se sont élevées à 261 945 000 francs, dont 211 221 000 francs s'appliquaient aux destinations métropolitaines et 50 724 000 aux destinations étrangères. Le mouvement commercial se chiffre ainsi pour l'ensemble par 580 538 000 francs.

Les échanges avec les pays étrangers, qui représentent 19 o/o de cette dernière somme, se répartissent ainsi : Angleterre 23 millions, Tunisie 18, Maroc 16, Espagne 8, Belgique 7, Italie 6, États-Unis 6, Allemagne 5, autres pays 24. Total 113 millions.

L'Expédition d'Otto Sverdrup racontée par lui-même.

Nous avons suivi, avec une curiosité mêlée parfois d'inquiétude, l'exploration d'Otto Sverdrup dans les régions boréales[1]. Nous avons applaudi à son retour après quatre ans d'absence; nous avons, aujourd'hui, le plaisir de reproduire le récit qu'il fit lui-même de son rude voyage, dès son arrivée sur la terre natale. C'est une page d'une éloquente simplicité. Sverdrup est bien l'élève de Nansen; même caractère, même style. L'explorateur ne parle pas beaucoup des grands dangers qui le menacèrent dans ces régions de glace éternelle. Modestement, il se borne à décrire la route suivie et ne fait que rarement allusion aux travaux multiples et difficiles qu'ont exécutés les membres de l'expédition, dans le but d'élargir et de compléter nos connaissances de ces pays peu ou nullement explorés.

« Dès le 17 août 1898, raconte Sverdrup, nous fûmes arrêtés par des masses insurmontables de glaces entassées un peu au nord du cap Sabine. Nous fûmes donc obligés d'hiverner à Rice Strait. De ce port comme point de départ, j'ai fait, au courant de l'automne, une excursion en traîneau sur les glaciers du pays d'Ellesmere. Nous avons également pu explorer et dessiner des cartes des fjords du détroit de Hayes.

« Au printemps de 1899, nous traversâmes deux fois le pays d'Ellesmere en traîneaux tirés par des chiens, d'abord en passant par les glaciers du pays, ensuite en passant plus au nord, par des contrées sans glaciers.

« L'été nous fut peu favorable; nous essayâmes en vain de pénétrer le bassin de Kane, et il fallut, le 22 août, quitter le détroit de Smith, où nous nous étions arrêtés, pour aller au détroit de Jones, où le quartier d'hiver fut établi au sud du pays d'Ellesmere, sur 76°29′ nord et 84°25′ ouest de Greenwich. De là toute une série d'expéditions furent successivement organisées et poursuivies pendant le printemps et l'été de 1900.

« L'Expédition principale partit vers l'Ouest en deux équipes, le 17 et le 20 mars. Nous étions en tout neuf hommes et cinquante-cinq chiens. L'une des équipes avança jusqu'au 31 mars, de 175 milles; il nous fallait tout le temps lutter contre de très grandes difficultés, et la température descendit jusqu'à 42°5 au-dessous de zéro. Le reste de l'expédition se dirigea sur la côte inconnue à l'ouest du pays d'Ellesmere.

« Entre ce pays et le Kent septentrional, il y a une baie large de 100 milles environ et dont le côté nord est caractérisé par un système de grands fjords, larges de 15 à 20 milles. Le 4 mai, on était à 81° nord, à un endroit où le pays s'incline en pente vers le nord. Là, nous sommes obligés de retourner, vaincus par les difficultés du terrain et par le brouillard qui pesait sur nous presque constamment, et surtout par le manque de gibier, qui menaçait de faire mourir les chiens de faim. »

Sverdrup et un de ses hommes avaient été absents du navire pendant soixante-seize jours; une autre équipe resta éloignée pendant quatre-vingt-dix jours.

Sverdrup découvrit un nouveau pays situé environ au 98° ouest de Greenwich, et s'étendant jusqu'au 79° nord. Pendant l'absence de Sverdrup, un grave incendie éclata à bord du *Fram*, incendie qui fit

ROUTES SUIVIES ET TERRES DÉLIMITÉES PAR SVERDRUP.

1. Voir *A Travers le Monde* 1900, n° 2; 1901, n° 34; 1902, n° 39.

beaucoup de dégâts et qui fit même craindre la destruction du navire.

« Le 9 août 1900, continue Sverdrup, l'expédition quitta les quartiers d'hiver en prenant la direction du détroit de Jones, Dès le 16 du même mois, le *Fram* fut enchaîné par la glace, au nord de l'île de Grinnell, et dut rester là pendant tout un mois sans pouvoir avancer. Enfin, nous réussîmes à nous frayer un chemin par le Cardigan Strait, où nous prîmes nos quartiers d'hiver dans un fjord situé à 76°48′ nord et 89°0′ ouest de Greenwich. Nous abattîmes vingt-huit bœufs musqués et tuâmes quantité de lièvres — secours à nos provisions qui fut le bienvenu. Pendant l'hiver, nous vîmes beaucoup de loups polaires blancs. Nous en avons tué un certain nombre et nous en rapportons quelques-uns de vivants, en cage.

« L'hiver fut très dur, la température moyenne étant de 45° au-dessous de zéro, et de temps à autre descendant même à 50°. Ce fut par un froid pareil que quelques hommes explorèrent la côte, non encore dessinée, du détroit qui sépare le pays d'Ellesmere des contrées que j'avais visitées l'année précédente.

« Le 8 avril 1901, toutes les équipes — il y en avait trois en dehors de celle qui gardait le navire — partirent dans des directions différentes. L'équipe du Nord arriva au fond d'un fjord d'où elle put traverser le pays, pour descendre de l'autre côté sur la mer glacée, s'étalant, même par un temps clair, à perte de vue.

« L'équipe continua le long de la côte jusqu'à 80°30′, où elle fut arrêtée par la glace entassée et par le brouillard et les tempêtes. Elle se résigna donc à étudier plus à fond les parages déjà parcourus.

« L'équipe que je dirigeais fut de retour à bord du *Fram*, le 18 juin. Pendant son absence, une autre équipe avait découvert, à 78° nord, un détroit au nord de la Cornouaille septentrionale.

« L'expédition pénétra par ce détroit, après quoi, elle continua l'exploration le long des côtes des îles situées au nord de la Cornouaille septentrionale, jusqu'au 79°30′ nord et 106° ouest. Toutes ces contrées, qui n'ont jamais été visitées, sont, contrairement au pays d'Ellesmere, très basses ; la hauteur des collines ne dépasse certainement pas 300 mètres. On rencontre des ours polaires et quantité de rennes. En même temps, le pays d'Ellesmere fut approché par une autre équipe qui partit des îles de Graham, et une troisième équipe étudia la configuration d'un fjord qui descend vers le sud-ouest de Greely, et dont la longueur est de 70 milles. Partout on vit beaucoup de bêtes sauvages, des bœufs musqués, des loups, des rennes. »

Tout l'été se passa sans que les explorateurs eussent aucun espoir d'échapper à la glace et enfin ils durent se résigner à y rester encore une année. L'hiver fut long et sinistre.

Le 1er avril de cette année, Sverdrup et trois hommes partirent vers le nord pour explorer les environs d'Aldrichs-Point, au pays de Grinnell. Ils avancèrent jusqu'à 81°37′ nord, le point le plus septentrional atteint par cette expédition, et furent de retour le 16 juin. Pendant leur absence, les autres avaient fait des excursions dans le but de trouver des fossiles et pour étudier les couches de charbon qu'ils avaient déjà découvertes auparavant. Tout le monde étant à bord, le *Fram* partit le 6 août ; le 18 du même mois, il passa Godhavn et le 28 le cap Farewell. De là, il ne restait que l'Atlantique à traverser.

La Mission du Bourg de Bozas sur le Haut-Nil.

La mission du Bourg de Bozas est arrivée sur le Haut-Nil, le 9 septembre. Elle a, en effet, atteint le poste anglais de Lamoulé, établi au confluent du Nil et de la Niama, à quelques kilomètres de Dafilé, soit à peu près à moitié route entre Lado et le lac Albert.

La mission du Bourg de Bozas, dont nous avons déjà parlé à nos lecteurs, a l'intention de traverser l'Afrique de l'est à l'ouest, de Djibouti au Congo : mais elle ne compte pas se borner à accomplir un *raid* plus ou moins difficile, elle veut se livrer à des études sérieuses. C'est ainsi qu'elle a poursuivi pendant plus d'un an l'exploration scientifique des territoires compris entre Djibouti, le lac Rodolphe et le Nil.

Avec le concours de ses deux compagnons, le Dr Brumpt et M. Golliez, le vicomte du Bourg a dressé une carte précise des régions parcourues, et recueilli une abondante collection d'histoire naturelle.

Aux précédentes nouvelles, la mission du Bourg se trouvait, en avril, sur le rebord méridional du plateau abyssin. Descendant cet escarpement, elle réussit, au prix de très grosses difficultés, à gagner l'Omo par la vallée de la rivière Ousné. Cette région, absolument déserte, est très boisée, et ce ne fut qu'au prix de longs et pénibles détours, en suivant des pistes d'éléphants, que la caravane parvint à sortir de ce fourré. Une fois hors de cette forêt, la situation n'en resta pas moins singulièrement difficile. Les animaux de bât, atteints par une maladie contagieuse, succombaient les uns après les autres ; en quelques jours, on perdit quarante-cinq chevaux et trente mulets.

En même temps, les indigènes se montraient singulièrement agressifs, harcelant sans cesse la caravane affaiblie par les fièvres, tuant les isolés, les traînards et toutes les bêtes de somme dont ils parvenaient à se saisir. Les explorateurs français réussirent cependant à se ravitailler en vivres et en cavalerie, et, après avoir exploré la partie nord du lac Rodolphe, ils s'acheminèrent vers le Nil. Dans cette marche, la mission du Bourg de Bozas a traversé le pays des Tourkouanas, région absolument inconnue et qui figure en blanc sur les cartes. Les Tourkouanas ne firent pas à la caravane un meilleur accueil que les indigènes du nord du Rodolphe.

Ce sont, d'après les lettres du vicomte du Bourg, des sauvages féroces, d'un courage superbe, épris de luttes et de combats, qui mènent la vie de pasteurs au milieu de cette solitude dans laquelle l'Européen n'avait pas encore pénétré. Le gibier est, par suite, très abondant. Un jour, dans une clairière de faible étendue, la caravane découvrit trois cents éléphants.

A 100 kilomètres, à l'ouest du lac Rodolphe, les explorateurs rencontrèrent un plateau élevé d'environ 1 600 mètres. A partir de ce relief, l'aspect du pays se modifie peu à peu et prend le caractère des régions nilotiques couvertes de hautes herbes et parsemées de marais étendus.

Poursuivant sa marche dans cette direction, la petite troupe arriva à Fadjoulli, point où les troupes égyptiennes d'Emin pacha avaient pénétré, et atteignit enfin le Nil, à Lamoulé.

Du Nil, le vicomte du Bourg de Bozas a l'intention de se diriger vers l'Oubanghi, si les autorités de l'Etat indépendant lui donnent l'autorisation de passer par leur territoire, et de terminer par le Congo français la traversée de l'Afrique, toujours en poursuivant avec soin l'enquête scientifique des pays qu'il parcourt. Cette mission est une des plus importantes expéditions géographiques qui aient été entreprises dans le continent noir, sous pavillon français.

En Périgord. — Vieux Usages de noces.

En notre siècle de progrès, les choses vont d'un train bien rapide. Ici, je veux évoquer le spectacle curieux d'une noce paysanne qui passe. Demain, déjà, il ne sera plus temps.

Sans doute, on s'épousera bien longtemps encore, entre filles et garçons, dans la campagne périgourdine, et la joie des banquets, des danses, des rires sonnants présidera toujours aux fêtes d'hyménée; mais les formes extérieures de la joie, elles-mêmes, vieillissent et changent. Ce qui dura des siècles s'efface, disparaît...

Où sont les vieux usages de noces? Sous le porche muet de la vieille église, que de cortèges sont passés! Aux noces de leurs petits-enfants, les vieux, aujourd'hui, hochent la tête, étonnés.

A évoquer les émotions pareilles d'un passé si lointain, si oublié, ils semblent des ancêtres encore vieillis.

Autrefois, l'homme des champs choisissait pour le temps de ses épousailles la belle saison printanière: l'Église avait réglé cela, désireuse d'associer les joies de l'union avec le moment des renouveaux de la grande nourricière, la terre.

Hors les cas spéciaux, elle refusait les grâces de son sacrement pendant les Avents d'hiver, pluvieux et sombres. Tout de suite après les courtes journées païennes du carnaval, elle réédictait sa défense, tant que durait le long carême, épuisant et mortificateur. L'église attendait le temps des alleluias, les belles Pâques fleuries, pour ouvrir aux fiancés les portes de ses temples....

Une troupe de gens en habits de fête défile sur la route. Ils vont par couple, alignés, deux à deux, marchant, sautant, riant, au son du violon qui les mène.

De la maison des époux à l'église, un long sillon de verdure, mêlé de fleurs, serpente. C'est la *jonchée*. La veille du mariage, les jeunes filles, amies de l'épousée, ont cueilli dans les bois la feuille nouvelle, arraché la mousse verte aux pieds des vieux chênes, coupé çà et là quelques fleurs des champs et des parterres, et le matin, à la première heure, bien avant l'arrivée des invités, elles ont fleuri la route que doit suivre la reine d'un jour.

Dieu garde la jeune épouse de jeter les yeux sur quelques feuilles de lierre, éparses, parmi les verdures de la jonchée! Une main méchante aurait passé là; quelque mauvaise amie sans doute, peut-être jalouse de la préférence de l'époux. Car le lierre est d'un fâcheux symbole: il accuse traitreusement l'indignité morale de l'épousée, le lierre fait rougir de honte le front de l'époux.

Au devant du cortège, le torse penché, le cou tordu sur le violon qui grince des airs anciens, le violoneux crincrine sa chanson monotone, où revient toujours l'obsession de l'éternel refrain: *sol, la, sol, fa, mi, ré* « Vierge nous la menons », marche de noce sur un air très vieux, que nota au passage le joyeux chanoine tourangeau, Béroalde de Verville, il y a plus de trois siècles.

« *Ce que disaient les menestriers, ramenant la mariée au moustier* », chante encore sous l'archet de leurs lointains successeurs, et les choses qui durent depuis longtemps, vieux chemins, anciennes demeures, antiques murs de l'église, s'en souviennent peut-être.

La mariée donne le bras à l'époux, et ils vont tous les deux, un peu gauches d'allure, elle, vêtue de clair, la taille marquée d'une large ceinture blanche à grand nœud retombant, les cheveux fleuris d'oranger, encore un peu rougeaude, sous le voile qui tamise à peine le robuste éclat de son teint; lui, gêné dans ses habits neufs, veste courte et chapeau rond.

Au second rang, marchent les *contre-époux*, un frère, une sœur, ou à leur défaut, les meilleurs d'entre les amis. La contre-épouse porte, pendu à son bras, un immense carton, contenant les bouquets de noce, grosses fleurs à ramage, en toile gommée, montées sur des tiges de laiton.

Si l'on rencontre sur la route une personne amie des mariés, aussitôt le cortège s'arrête, et la demoiselle au carton, lui épingle un bouquet à la boutonnière en échange d'un gros baiser. L'usage veut que la personne ainsi distinguée fasse une petite offrande et vienne danser le soir au bal de noce. Le produit de cette petite collecte servira, dit-on, à payer le prix des souliers de noce de la mariée.

(A suivre.) D. de Lage.

P. Lemosof. — *Le livre d'or de la Géographie. Essai de biographie géographique.* Choix dans l'ordre alphabétique des noms de personnes, explorateurs, géographes, cartographes, qui ont contribué à l'état actuel de nos connaissances de la terre, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XIXe siècle. Delagrave, éditeur, 5 francs.

Claudius Madrolle. — *Guide de l'Indo-Chine, Harar, Indes, Ceylan, Siam, Chine méridionale.* 380 pages, 23 cartes ou plans. En vente au comité de *l'Asie française*, 19, rue Bonaparte. Prix : 18 francs.

Chasses d'Hiver. — Canards, Macreuses et Plongeons de la Baie de Somme.

De tous les estuaires du littoral français de la Manche qui sont fréquentés en hiver par le gibier d'eau de passage, le plus favorable à ce genre de chasse est incontestablement celui de la Somme. A marée haute, la baie de Somme présente l'aspect d'un vaste lac. Mais, à marée basse, ce n'est plus qu'une plaine de sable, coupée de petits courants, de mares d'eau, de prés salés, où foisonnent les crabes et une foule d'autres espèces de petits animaux marins. Il est facile de se rendre compte qu'une baie aussi avantageusement disposée pour le séjour des palmipèdes attire un nombre considérable de canards, appartenant aux espèces les plus variées, depuis les plus communes jusqu'aux plus rares.

LES CANARDS

Le plus commun de tous est le canard sauvage ordinaire au « col vert » (*Anas boschas L.*), qui est la souche de la plupart des races ou variétés de canards domestiques. Il est reconnaissable à sa tête, d'un beau vert changeant. D'une manière normale, il habite le nord des deux continents; mais, en hiver, il est de passage régulier dans presque toutes les contrées de l'Europe où il peut trouver, dans les rivières, les lacs ou les marais, le frai, les mollusques, les insectes aquatiques, les plantes et les graines dont il se nourrit.

Il arrive en novembre-décembre et repart en février-mars. Il est généralement très abondant sur nos rivières pendant tout l'hiver. Cependant, certaines années, on n'en voit que très peu.

Un assez grand nombre de couples séjournent dans nos pays et nichent sur les bords des rivières et des grands étangs. Dans ce cas, leurs jeunes commencent à voler au mois de juillet et portent le nom de *balbrans*. Ce canard offre de nombreuses variétés de coloration : on en trouve de tout blancs, d'autres, avec une seule aile blanche. Il multiplie très bien en domesticité; il conserve la faculté de voler et, comme les pigeons fuyards, revient à sa basse-cour; mais il finit par céder à l'attrait de la liberté, et ces canards domestiques *volants*, un jour ou l'autre, ne reparaissent plus.

Le canard souchet (*Anas clypeata L.*), désigné vulgairement sous les noms de canard à bec de spatule, barbelle, rouge, rouge de rivière, est bien reconnaissable à la forme de son bec, plus long que la tête, étroit et demi-cylindrique à la base, élargi en spatule dans sa moitié antérieure; la mandibule supérieure est garnie de lamelles fines et longues, détachées et saillantes comme les dents d'un peigne.

Le souchet est de passage régulier dans la baie de Somme, en octobre-novembre et en mars-avril : il y est assez commun. Sa chair est très savoureuse. Ce canard est aussi très abondant sur la Seine et sur la Marne : on le vend sur les marchés de Paris sous le nom de *rouge de rivière*.

Le canard siffleur (*Anas penelope L.*, *Mareca penelope*, Selb.) est ainsi nommé parce qu'il pousse, en volant, un cri aigu assez semblable au sifflement d'un fifre. Il porte aussi les noms vulgaires de oigne, piauleux, sifflard, vignon, vingeon, woigne. Il est de passage régulier sur la baie de Somme dans la seconde quinzaine de septembre, puis en février, mars et avril. Il est également très commun, surtout pendant certaines années, sur les étangs et les rivières. Il est très bon à manger. Quelques couples sont sédentaires et se reproduisent dans nos pays.

Le canard pilet (*Anas acuta L.*, *Dafila acuta*, Eyt.), dit aussi : canard à longue queue, pilet acuticaude, étiquenard, pénard, vingeon de mars, etc., est facile à reconnaître à sa queue pointue, dépassée par les deux pennes du milieu, qui sont beaucoup plus longues que les autres. Il est de passage régulier dans la baie de Somme, en octobre-novembre et en mars-avril, et il y séjourne pendant quelque temps lors de chacun de ces passages.

Le canard sarcelle (*Anas querquedula L.*, *Querquedula circia*, St.), dit : craquette, crecque, sarcelle cricquart, sarcelle d'été, est commun dans la baie de Somme lors de son double passage régulier, en octobre-novembre et en mars-avril. Quelques couples sont sédentaires et nichent sur les grands étangs ou aux bords des rivières. La sarcelle d'été est plus facile à approcher que les autres espèces de canards et donne dans les mêmes pièges que celles-ci.

Le canard sarcelline (*Anas crecca L.*, *Querquedula crecca*, St.), dit : petite sarcelle, sarcelle d'hiver, furteux, est le plus petit et le plus gracieux des canards. Il est de passage régulier sur la baie de Somme en novembre-décembre et en mars-avril. Cette sarcelle est également assez commune sur les rivières et les grands étangs, surtout à son passage de printemps. Plusieurs couples nichent en France.

Le milouin commun (*Anas ferina L.*, *Fuligula ferina*, St.) apparaît dès octobre par bandes de vingt, trente ou quarante individus, et séjourne dans notre pays jusqu'au printemps. Inquiet et farouche, il ne donne dans aucun des pièges où l'on prend d'ordinaire les canards sauvages.

Le morillon (*Anas fuligula*) est plus commun et beaucoup moins défiant que les milouins. On en voit, sur les grands étangs, quelques bandes qui y séjournent tout l'hiver si la gelée n'est pas trop forte.

LES MACREUSES

La macreuse ordinaire (*Anas nigra L.*, *Oidemia nigra*, Fl.) est également une espèce de gros canard, tout de noir habillé. Mais comme, à terre, sa démarche est fort lourde, et comme son vol, très faible, ne lui permet pas de longues traites, elle passe la plus grande partie de son existence sur la mer.

Les macreuses arrivent, sur les rivages de la baie de Somme, en novembre, par troupes immenses, composées de plusieurs milliers d'individus. La mer en est couverte. Pendant les hivers très froids, on en voit, jusque dans le centre de la France, par exemple, sur la Loire, sur l'Allier, quelques individus, soit isolés, soit mêlés à d'autres bandes de canards. En avril, lorsque les premières brises du printemps commencent à s'adoucir, elles disparaissent tout à coup comme par enchantement et regagnent les régions voisines du cercle polaire arctique où elles se reproduisent.

Les macreuses sont très avides de mollusques, qu'elles vont chercher en plongeant au fond de l'eau, parfois jusqu'à dix mètres de profondeur. On utilise cette particularité pour les prendre. A cet effet, on tend *horizontalement*, à marée basse, des filets à larges mailles à quelques pieds au-dessus des bancs de coquillages dont elles font leur nourriture. A marée haute, la mer recouvre les filets. Les macreuses, qui suivent le flot à une centaine de mètres de la grève, arrivent ainsi au-dessus du banc. Elles plongent pour atteindre les coquillages qu'elles aperçoivent au-dessous d'elles, s'empêtrent dans les mailles flottantes du filet interposé entre elles et leur proie, et se noient. Quelques-unes évitent le piège en plongeant par-dessous, mais elles s'y prennent lorsqu'elles veulent remonter.

Il n'est pas rare que l'on puisse capturer ainsi, pendant une seule marée, plusieurs douzaines de macreuses. Parfois aussi, on peut tendre vingt fois ses filets sans en prendre, ou bien voir sa capture mise en pièces et dévorée par les marsouins et les esturgeons.

LES PLONGEURS

En même temps que les macreuses, arrive, sur le pourtour de la baie de Somme, comme aussi sur les autres parties du littoral de la Picardie, une espèce de plongeon qui est connu sous le nom de *cat-marin* (chat de mer). C'est le petit plongeon (*Colymbus minor*, Briss.) Il se prend souvent dans les filets que les pêcheurs tendent aux macreuses. Vers la fin d'avril, il s'éloigne de nos côtes.

Le grand plongeon ou imbrim (*Colymbus glacialis*, L.), et le plongeon jumme (*Colymbus arcticus*) visitent aussi parfois la baie de Somme pendant l'arrière-saison.

Tous ces plongeons, extrêmement lourds et gauches à terre, se meuvent dans l'eau avec une telle rapidité que, d'après certains chasseurs, ils évitent la balle ou le plomb, en plongeant à l'éclair du feu au moment même où le coup part, ce qui leur a valu, dans quelques provinces de la France et de la Louisiane, le nom de *Mangeurs de plomb*.

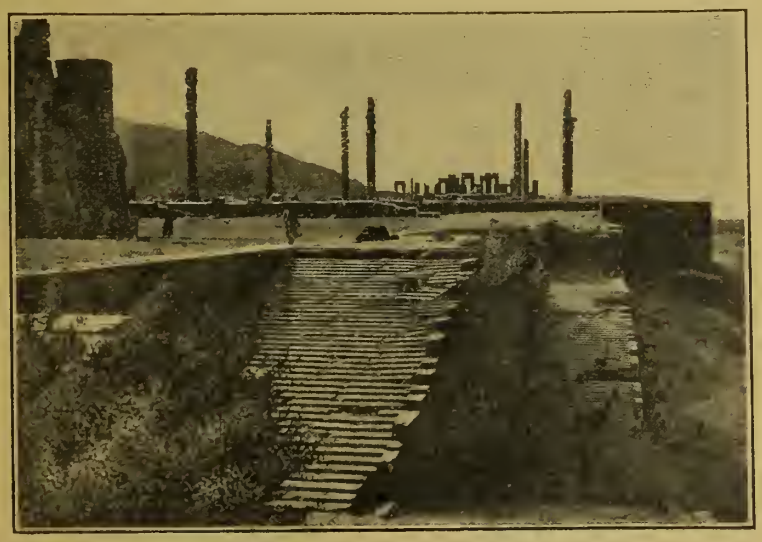
Paul Combes.

La Perse et le Golfe Persique.

La Perse et le golfe Persique sont plus que jamais d'actualité, car la rivalité de l'Angleterre et de la Russie s'y fait jour avec une intensité nouvelle. La publication du récent voyage de M. Gaston Bordat en Perse est donc venue à son heure, et c'est pourquoi nous demandons à nos lecteurs la permission de les conduire à la suite de ce jeune voyageur.

C'EST sur un navire de la Compagnie des Messageries que M. Bordat s'est dirigé vers Suez. Mais pour gagner Bender-Bouchir, principal port persan du golfe Persique, il a dû se contenter d'un cargoboat anglais. De Bender-Bouchir à Bassora, des îles Bahrein aux pèlerinages Schiites, de Mascate à Bender-Abbas, il a sillonné le golfe en tous sens. Puis il a formé une caravane pour remonter à Chiraz, à Ispahan et à Téhéran. Il a eu la bonne fortune de faire ce dernier voyage en compagnie de M. Gervais Courtellemont.

Si la Mecque est aujourd'hui connue grâce à notre distingué compatriote, les grands pèlerinages des Schiites étaient jusqu'à présent à peu près inconnus des Européens. C'est que les villes saintes de Kazmin, de Nedjef et de Kerbela, qui contiennent les tombeaux d'Ali et d'Hossein, sont défendues par un fanatisme irréductible, qui contraste avec l'esprit de tolérance des milieux persans.



PERSÉPOLIS : GRAND ESCALIER D'HONNEUR.

Photographie de M. G. Bordat.

Donc, pour visiter Kerbela, M. Bordat a dû employer quelques artifices. C'est coiffé de la tarbouch, c'est-à-dire du fez rouge, qu'il est allé voir le gouverneur turc, auquel il était vivement recommandé. Ce fonctionnaire ayant eu le bon esprit de le prendre pour un Persan de distinction, a désigné un officier pour l'accompagner, et c'est dans cet équipage que l'explorateur, laissant subsister l'équivoque, a visité les mosquées et les saints tombeaux.

Ces monuments sont d'une extrême richesse. Des murs entiers sont plaqués d'or massif. Mais les décorations des édifices sont plutôt de forme persane qu'inspirées de l'art arabe véritable.

Les Arabes ne paraissent point non plus avoir créé à Mascate de monument bien original ni bien durable. Pourtant, cette région est intéressante à plus d'un titre : Mascate est le dernier pays arabe qui ait conservé son indépendance. Nous y avons des protégés, les boutres Arabes. Et les habitants, qui portent encore le jambaia, à la lame longue et recourbée, ont conservé le type arabe le plus pur.

Avant d'aller aux ruines de Babylone et d'explorer la Perse, M. Bordat s'est intéressé aux pêcheries de perles qui, depuis l'antiquité la plus reculée, approvisionnent de la précieuse concrétion nacrée tous les marchés d'Orient.

Aujourd'hui encore, la pêche des perles constitue la grande richesse des populations du golfe Persique. Trois cent mille pêcheurs des îles Bahrein et du rivage s'y livrent annuellement. Ce sont surtout des Arabes, appartenant aux tribus indépendantes de la région, et qui partent à la pêche pour le compte de commerçants hindous.

Les équipages, composés d'Arabes et de nègres — ces derniers sont encore presque tous des esclaves nègres d'Abyssinie ou des Béloutchis — se rendent aux lieux de pêche sur leurs grandes barques, qu'on nomme dans le pays Baghalas.

Les pêcheurs, avant de se mettre à l'eau, se dépouillent complètement de leurs vêtements. Puis ils procèdent à une série de préparatifs spéciaux. Aux mains se place un gantelet de cuir qui permettra d'arracher aux rochers, sans ecchymoses, les précieux mollusques; aux narines, une pince destinée à empêcher l'eau de pénétrer dans les poumons; à la ceinture, un petit baquet de bois percé de trous dans lequel seront disposées les huîtres.

VILLAGE PERSAN.

Photographie de M. G. Bordat.

De plus, deux cordes sont attachées au plongeur. L'une, fixée à la poitrine, sert à le descendre ou plutôt à le jeter à l'eau, une grosse pierre préalablement liée aux pieds pour rendre l'immersion plus rapide; l'autre, attachée au bras, doit être agitée par lui dès qu'il voudra remonter à la surface.

Ainsi paré, le negre descend jusqu'à une profondeur de 8 à 10 mètres. Puis il effectue sa pêche le plus rapidement possible, et cela jusqu'à ce qu'il soit à bout de souffle. La plupart des plongeurs supportent l'immersion durant une minute et demie environ. Le record semble être de trois minutes.

Sur le pont du bateau s'ouvrent les précieux mollusques. Un grand nombre contiennent des perles baroques, c'est-à-dire fixées à la coquille; un petit nombre, des perles rondes, roulées entre l'huître et la coquille, et dont la valeur varie avec la dimension et avec l'orient.

LES MAISONS DE BENDER-ABBAS AVEC LES TOURS A FENTES QUI SERVENT A L'AÉRATION.

Photographie de M. G. Bordat.

Dans les intervalles des plongées, les pêcheurs, transis de froid, se pressent autour des feux allumés sur le pont. Car, circonstance remarquable, les eaux du golfe Persique sont extrêmement fraîches, malgré la température élevée des bords de la dépression qu'elles remplissent, et, pour cette raison, la pêche ne s'effectue que pendant les mois les plus chauds de l'été.

La contrée qui sépare Bender-Bouchir de Chiraz est extrêmement montagneuse, et, pour gagner cette grande ville de 100.000 habitants, centre de la vieille Perse, notre voyageur avait à traverser des défilés d'aspect redoutable. La sûreté des routes est d'ailleurs assurée par des agents spéciaux, les rah-das, qui ne sont pas payés par le Gouvernement, mais par les particuliers. Ils ont assez souvent l'aspect de véritables brigands et viennent à la nuit offrir ou imposer leurs services dans un appareil qui n'est pas de nature à inspirer une extrême confiance. M. Bordat, cependant, n'a point manqué de les récompenser de leur vigilance, qui s'est traduite par un coup de fusil tiré dans la nuit noire sur un roc voisin et aussi par l'habituelle demande d'un pourboire. Il semble que ces gardiens de route ne soient pas sans analogie avec certains gendarmes du Péloponèse célébrés par Edmond About.

Quoi qu'il en soit, gendarmes ou brigands, qu'il y ait entente ou non entre les uns et les autres, ils ont conduit l'explorateur aux ruines magnifiques de l'ancienne Perse.

Les habitants de Chiraz sont gais et frondeurs; la plaisanterie leur est habituelle et on les appelle les Français de la Perse. Il n'y a donc point lieu de s'étonner si la doctrine musulmane est chez eux peu rigoureusement observée et si le babisme est parti de leur ville.

Le babisme, en effet, qui est encore fort peu connu parce que ses adhérents se dissimulent soigneusement, est une sorte d'anticléricalisme musulman, si l'on peut dire ainsi, et ce voyage a permis à M. Bordat de puiser quelques renseignements précieux aux sources mêmes de la doctrine. C'est à Chiraz que le Bab, attaquant le clergé musulman, a déclaré qu'il était le continuateur de la série des grands prophètes, que Dieu s'était révélé à lui pour faire connaître aux hommes ce qu'ils étaient encore inaptes à comprendre à l'époque de Moïse, de Jésus-Christ et de Mahomet.

Malgré la fin terrible de ce malheureux, qui fut fusillé et faillit échapper à la mort, les balles ayant

seulement coupé la corde qui le tenait suspendu, sa doctrine a eu, surtout de son vivant et même après sa mort, de nombreux disciples. Comme il recommandait notamment de supprimer les obstacles qui éloignent les Persans des Européens, et de ne plus imposer aux femmes les cinq voiles superposés qui les alourdissent, ses théories libérales ont eu certainement une influence considérable sur la formation des générations modernes de la Perse.

A Yezd, M. Bordat a retrouvé, au contraire, de nombreux parsis, héritiers des traditions de l'ancienne Perse. Leurs compatriotes les appellent Guèbres, c'est-à-dire païens. Ils font partie de cette phalange qui résista à la conquête arabe sans se convertir, tandis qu'un plus grand nombre émigrait aux Indes. Ils continuent de prohiber l'inhumation et l'incinération des morts, et d'exposer les cadavres dans les dakmas de pierre où les oiseaux de proie viennent les dévorer. S'ils croient en Dieu, ils pratiquent encore le culte du feu, qui reste pour eux un symbole, et les cérémonies de leur culte ont lieu à Yezd, au son de la musique, dans un temple qui leur est réservé.

Ainsi, les Babistes se cachent, mais ne sont pas durement poursuivis. Les Parsis ne sont pas persécutés. Ces détails aident à connaître les Persans musulmans, qui constituent la presque totalité de la population et que M. Bordat a pu étudier à loisir, après avoir quitté les ruines de Persépolis, à Ispahan et à Téhéran. D'une façon générale, les Persans ne pratiquent l'islam que d'une manière extérieure, sans fanatisme et aussi, semble-t-il, sans convictions très profondes. Il est possible, par exemple, de discuter librement le dogme avec eux. Ils ne sont donc pas fanatiques, comme on le dit généralement par erreur.

BAGHALAS : BARQUE POUR LA PÊCHE DES PERLES SUR LE GOLFE PERSIQUE.

Photographie de M. G. Bordat.

Le précieux ouvrage de Chardin, cependant, proclamait déjà la vérité : « La tolérance des Persans, disait-il, est remarquable pour les religions qu'ils croient fausses et même abominables. Si vous en exceptez les ecclésiastiques, qui sont pleins de haine et de fureur contre les gens qui ne professent pas leurs sentiments, vous trouverez les Persans fort humains et fort justes sur la religion. Ils croient que les prières de tous les hommes sont justes et efficaces.

« Je n'attribue pas cela aux principes de leur religion, bien qu'elle permette toutes sortes de cultes religieux, mais aux mœurs douces de ce peuple, qui sont naturellement opposées à la contestation et à la cruauté. »

Ces lignes de Chardin, écrites au XVIIe siècle, sont aussi vraies aujourd'hui qu'alors, dit M. Bordat. S'il sait se tenir à sa place, se montrer fier sans arrogance et sans raillerie, s'il respecte certaines lois morales ou religieuses qui sont sacrées pour le peuple, un Européen sera toujours bien accueilli en Perse.

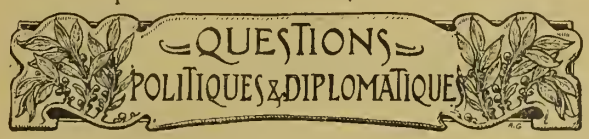
L'impression est surtout vive pour le voyageur qui quitte les Arabes de Bagdad, de Mascate et du golfe Persique, et qui s'est trouvé importuné de leur fierté quelquefois insolente, souvent méprisante. Tandis que les commerçants arabes cachent leurs marchandises ou doublent leurs prix, pour témoigner de leur faible désir de compter des Européens parmi leurs clients, les négociants persans sont aimables, avenants, pleins de bonne grâce, et offrent leurs marchandises au plus juste prix.

Bien plus, même dans la foule, le Français est assuré de trouver quelque chose de mieux que les autres Européens : de la cordialité !

Les ambassades extraordinaires que la France a envoyées jadis en Perse, à différentes reprises, ont laissé dans l'âme populaire une impression profonde et durable, par le faste qu'elles déployèrent et par la manière dont elles furent accueillies. La légion des poètes persans a chanté dans ses vers les louanges de notre pays, et l'on va se les répétant de génération en génération.

Dans toutes les classes de la société M. Bordat a reçu un excellent accueil. Les « intellectuels » ne lui ont pas ménagé leur amabilité. Ils considèrent que la France leur apporte au moins l'espérance.

G. D.



Les Origines du soulèvement au Maroc.

Les affaires intérieures du Maroc ont pris une tournure et une gravité exceptionnelles. Les échecs imposés aux troupes du sultan Moulaï Abdul Aziz par les forces rebelles de Bou Hamara sont très sérieux. Et tant de convoitises diverses sont dirigées du côté du Maroc, que l'opinion publique est justement émue

de ce qui se passe dans l'empire du Maghreb.

Pour se faire une idée exacte de la situation, il faut savoir que le sultan Moulaï Abdul Aziz n'est pas monté sur le trône par le seul jeu de la loi d'hérédité. Quand son père, Moulaï Hassan, après un règne de vingt et un ans, mourut en juin 1894, le fils aîné, Moulaï Mohamed, avait tous les titres apparents à recueillir sa succession.

Il aurait probablement réussi à les faire valoir sans la ruse et l'intrigue de Si Ahmed Ben Mousa, qui remplissait alors les fonctions de grand chambellan et qui, soit par une haine personnelle contre l'héritier présomptif, soit qu'il se promît de grands avantages d'une longue minorité, avait résolu de faire triompher les prétentions du fils cadet Abdul Aziz, alors à peine âgé de seize ans. Il fit tant et si bien qu'il assura la couronne à son candidat. Moulaï Mohamed ne se résigna pas à perdre le trône. Un soulèvement eut lieu. Il fut écrasé, l'infortuné prince fut fait prisonnier et enfermé dans un cachot de Méquinez pour y mener l'existence misérable qui est celle des prétendants ou des ayants droit dangereux dans tout l'Islam.

Naturellement, les mécontents se groupent autour du nom de ce représentant de la légitimité. Tout récemment un mouvement de ce genre, mi-politique, mi-religieux, a éclaté parmi les tribus berbères du nord-est de l'empire, à la voix d'un de ces fanatiques, à la fois aventuriers et prophètes, comme l'Islam en suscite si souvent et tels que le Yacoub de l'insurrection de Margueritte, que l'on juge à Montpellier, ou le Mad Mullah du pays des Somalis qui cause présentement quelques difficultés aux Anglais.

Son nom est Omar Zarhouni. D'origine obscure, il a fait, à travers le monde, les pèlerinages de tout bon « Hadj ». Il se serait même affilié à la fameuse congrégation des Sénoussistes. De retour au Maroc, il a fait profession d'ascétisme. Son surnom de Bou Hamara, ou « père à l'ânesse », vient de l'humble monture qu'il a adoptée. Quelques tours d'escamotage adroitement exécutés ont frappé vivement l'esprit des populations. La légende aidant, Bou-Hamara est devenu le « Mahdi », le Sauveur.

Selon une vieille tradition marocaine, le « Mahdi » doit apparaître un jour dans l'Est. Il marchera sur Fez. Dans la mosquée sainte de Kairuin, il recevra de la main du *Maître de l'Heure*, le glaive sacré, caché dans une des colonnes de marbre de l'édifice, avec lequel il conquerra le monde.

En habile homme, Omar Zarhouni ne se contenta pas de l'auréole de mystère et de la consécration religieuse : profitant d'une ressemblance que l'on dit frappante avec Moulaï Mohamed, le sultan légitime emprisonné à Méquinez, il associa, sans trop se préoccuper d'incompatibilités et de contradictions qui ne choquent pas la foule crédule, les prétentions du prophète à celles du rejeton de la dynastie chérifienne.

Des tribus berbères, qui ne cherchent que des occasions de désordre, crurent ce qu'elles avaient intérêt à croire. Le mouvement se dessina. Il fallut expédier des troupes contre les rebelles. Il parut d'abord que la victoire allait suivre les pas des soldats du sultan.

Le 3 novembre, un de ses frères, Moulaï el Kebir, infligea une déroute aux révoltés et les mit en fuite. Il n'était bruit que de la prochaine remise du faux prophète, livré à prix d'argent par d'infidèles amis. Au lieu de poursuivre cette négociation, Moulaï el Kebir s'amusa à extorquer des grains et de l'argent à une tribu, les Hyaïna, qui, tout en combattant sous l'étendard du sultan, avait laissé percer quelques hésitations. Furieux, les Hyaïna ne tardèrent pas à se venger. Le 29 novembre, on attaqua les Chiatas, auprès desquels Bou Hamara avait trouvé un refuge. En pleine mêlée, les Hyaïna tirèrent sur leurs compagnons d'armes, créèrent une panique : ce fut un désastre.

Pendant ce temps, le sultan lui-même était engagé avec plus de la moitié de ses troupes dans une expédition contre les tribus des Zimmour, à l'ouest de Méquinez, Au reçu des mauvaises nouvelles de la région de Taza, il détacha 6 à 7000 hommes et les envoya au secours des troupes vaincues à l'est de Fez. Sur quoi les Zimmour, reprenant courage, insultèrent par leurs razzias jusqu'au camp de Sa Majesté chérifienne, qui dut battre en retraite à marches forcées et rentrer précipitamment dans sa capitale, après avoir fait faire en plein Rhamadan, avec les privations du jeûne, des étapes de 28 kilomètres à ses troupes démoralisées.

Chose curieuse ! A mesure que les chances du précurseur semblent grandir, la personnalité de celui-ci subit un changement. Bou Hamara est toujours à la tête des rebelles, il chevauche toujours une modeste et pacifique ânesse blanche ; seulement il n'est plus Omar Zarhouni, l'aventurier, l'homme à l'histoire louche. Il n'est plus que le vizir du vrai Bou Hamara, qui continue d'être tout ensemble Moulaï Mohamed, le sultan légitime et le prophète de Dieu !

Son autorité s'étend sur un rayon de plus de cent kilomètres autour de Fez. Il a tenu à établir auprès de lui l'étiquette de la cour chérifienne, tout jusqu'à l'ombrelle verte et jusqu'aux longues files de chevaux de main. C'est une révolution, et elle s'environne des traditions séculaires du Maghreb, et elle invoque tout à la fois les droits de la légitimité, les vagues aspirations vers le changement et la consécration divine....

Mais voici que, subitement, avec une soudaineté qui procède du coup de théâtre, les choses ont changé de face : Bou Hamara abandonné par une partie des tribus qui ne s'étaient probablement associées à lui que dans un but de pillage, a levé inopinément le siège de Fez pour regagner sa résidence de Taza. Bien qu'on le dise quelque peu instruit des méthodes de guerre européennes, dont il aurait pris une teinture au cours d'un séjour en Algérie, Bou Hamara a probablement jugé au-dessus de ses moyens de s'emparer de Fez, soit par un investissement en règle, soit par une attaque de vive force. En même temps, Moulaï Abdul Aziz, obéissant à une heureuse inspiration personnelle ou à des conseils avisés, faisait venir de Mequinez son frère disgracié, se réconciliait ouvertement avec lui, et en lui ménageant une entrée solennelle à Fez, désarmait tous les éléments musulmans hostiles ou mal disposés qui n'avaient pu pardonner au sultan actuel non seulement d'avoir usurpé le trône sur son frère aîné, mais encore d'avoir fait subir à ce dernier un traitement indigne de son rang et de son sang.

Si ces deux ordres de faits ne marquent peut-être pas la fin de la révolte, ils impliquent, en tout cas, une détente sérieuse, que Moulaï Abdul Aziz pourra, s'il est habile, mettre à profit pour raffermir son autorité.

L'Origine de la Mer Morte.

Deux savants anglais, — M. C. Ainsworth Mitchell et M. Frédérick Wright, géologue, — ont, tout récemment, exploré la vallée du Jourdain et de la mer Morte, et ils y ont recueilli des constatations des plus intéressantes, tant sur l'origine du fleuve, que sur celle de la mer intérieure où se déverse ce cours d'eau.

Les opinions ont beaucoup varié à ce sujet depuis le commencement du XIXe siècle.

En 1811, le voyageur suisse Burckhardt fut le premier à constater l'existence d'une longue vallée s'étendant depuis l'extrémité méridionale de la mer Morte jusqu'à l'extrémité septentrionale du golfe d'Akaba, bifurcation orientale de la mer Rouge, — et connue sous le nom d'*El Akaba*.

Ce voyageur et, après lui, le comte Léon de Laborde, qui avaient seulement entrevu cette vallée, supposèrent qu'elle avait pu servir autrefois de voie d'écoulement au Jourdain dans le golfe Arabique, et c'est, en effet, l'impression que laisse un coup d'œil superficiel.

Depuis cette époque, tous les voyageurs et tous les géographes admirent couramment cette hypothèse, bien que déjà Letronne exprimât des doutes à ce sujet dans le *Journal des Savants*, en octobre 1835 (p. 597). Or on ignorait encore alors que la vallée au fond de laquelle gît la mer Morte, s'enfonce à plus de 400 mètres au-dessous du niveau commun de la mer Méditerranée et de la mer Rouge[1], puisque cette dépression fut découverte, pour la première fois, en 1836, par le naturaliste bavarois H. Schubert.

En 1838 et en 1839, un de nos compatriotes, le comte de Berton, explora toute cette région, après avoir demandé, à la Société de Géographie de Paris, des instructions dans lesquelles il était dit :

« L'exploration de la vallée qui joint la mer Morte à l'extrémité du golfe d'Akaba promet la solution d'une question de géographie physique fort curieuse. »

Il était fait allusion à la supposition d'un ancien débouché du Jourdain dans la mer Rouge, toutefois avec cette restriction : « Mais cette opinion n'est encore qu'une simple hypothèse, dont l'exactitude n'a été confirmée par aucune observation positive, et qui repose uniquement sur une grande probabilité. »

CARTE DE LA RÉGION ENTRE LA MER MORTE ET LA MER ROUGE.

C'est au comte de Berton que l'on doit la première reconnaissance complète de la grande vallée de l'Akaba. Il constata, après le docteur Schubert, qu'entre la mer Morte et la mer Rouge, il existe un seuil, dont le défaut d'instruments précis ne lui permit pas de déterminer exactement la hauteur absolue.

Il était réservé à l'expédition scientifique du duc de Luynes, en 1864, de résoudre définitivement la question de la communication supposée entre la mer Morte et la mer Rouge.

Elle révéla, tout d'abord, ce fait caractéristique : la mer Morte, dont le niveau est déjà à 393 mètres au-dessous de celui de la Méditerranée, a en outre, dans sa partie centrale et septentrionale, une profondeur de près de 400 mètres. C'est un véritable cratère.

Or le seuil de partage entre la mer Morte et la mer Rouge présente, au-dessus du niveau de cette dernière, une altitude de 240 mètres.

Cela constitue une différence de niveau *de plus de 1 000 mètres* entre le fond de la mer Morte et la ligne de faîte qui la sépare de la mer Rouge.

Sans doute, on pourrait l'expliquer par des soulèvements ou des affaissements, mais Lartet, géologue de l'expédition du duc de Luynes, a réfuté pertinemment cette hypothèse[1].

Voici ses propres expressions :

« Pour l'observateur qui cherche à se rendre compte de l'âge géologique et du mode de formation des reliefs limitant le bassin de la mer Morte, et qui,

1. En 1834, le duc de Raguse exprimait encore l'opinion « que la mer Morte devait être à plus de 200 mètres *au-dessus* de la Méditerranée. » (*Voyages*, t. III, p. 85, — 1837).

1. Louis Lartet, *Exploration géologique de la mer Morte, de la Palestine et de l'Idumée*. 1 vol. in-folio. 1876.

d'autre part, s'est assuré que ses anciens sédiments ne renferment aucune trace fossile d'organismes *marins*, il devient évident que cette dépression continentale n'a été, dès l'origine, rien de plus qu'un réservoir d'eau atmosphérique, dont la salure, empruntée à des circonstances environnantes, s'est de plus en plus accrue sous l'influence d'une incessante évaporation.

« Des phénomènes d'une nature différente ont aussi compliqué la constitution physique de cette contrée. Au nord-est du bassin de la mer Morte, des éruptions volcaniques ont produit d'immenses coulées de basalte, dont quelques-unes sont venues s'épancher dans la vallée même du Jourdain. Ces éruptions font de la Syrie orientale un district volcanique digne d'être comparé à ceux de l'Auvergne et de la Katakekaumène. D'autres coulées analogues, mais moins considérables, ont pris naissance directement à l'est de la mer Morte, et trois d'entre elles aboutissent à son rivage oriental, près des ouadis Ghuweïr et Zerka-Maïn, et au sud de la petite plaine de Zarah.

« Les sources thermales ou minérales, ainsi que les émanations bitumineuses qui ont accompagné ou suivi les éruptions volcaniques, sont, avec les tremblements de terre qui agitent encore ces contrées, les derniers phénomènes importants dont le bassin de la mer Morte a été le théâtre. »

Comme l'avait déjà fait Lortet, M. Frédérick Wright vient de constater à nouveau, qu'après avoir été autrefois couverte par la mer crétacée, la Palestine émergea hors des flots à la fin de cette période.

Toute la période tertiaire s'écoula sans apporter la moindre modification à cet état de choses, puis, à une date relativement récente, — puisqu'elle ne remonte pas à plus de 10 000 ans, — les couches crétacées ayant été bouleversées par un formidable mouvement du sol, il s'y produisit une longue et profonde crevasse, s'étendant du nord au sud, sur une longueur d'environ 300 kilomètres, depuis 30 kilomètres en amont du lac de Tibériade jusqu'à 70 kilomètres en aval de la mer Morte.

Les eaux pluviales s'accumulèrent dans cette crevasse, qui devint une sorte de grand lac allongé, quatre fois plus grand que la mer Morte actuelle, qu'il prolongeait au nord et au sud, et recevant, à son extrémité septentrionale, un Jourdain embryonnaire, d'un cours d'environ 50 kilomètres.

Depuis cette époque, un phénomène qui n'a pas cessé de se poursuivre pendant toute la durée des temps historiques, a commencé à se produire. C'est le desséchement graduel du climat de la Palestine, — phénomène qui est loin d'être local, car il s'étend à une grande partie du bassin de la mer Méditerranée.

Il en est résulté que seules les parties les plus basses de la crevasse jordanique sont restées occupées par les amas d'eau, tels que le lac de Tibériade et la mer Morte, tandis que le thalweg intermédiaire se transformait en un lit tout indiqué pour le courant du Jourdain.

Il en est résulté, en outre, que si le lac de Tibériade, simple expansion fluviale dont l'eau est toujours douce, conserve un niveau sensiblement constant, — il n'en est pas de même de la mer Morte, point d'aboutissement de tout le régime hydrologique de la vallée, qui en reflète exactement toutes les fluctuations.

Effectivement, les limites de la mer Morte n'ont jamais cessé de décroître, et décroissent encore tous les jours.

M. C. Ainsworth Mitchell a procédé à une série de mesures précises, qui donnent, pour les dimensions actuelles de cette mer, les chiffres suivants : longueur : 73 à 74 kilomètres; largeur moyenne : 13 kilomètres. Dans la partie sud, la profondeur de l'eau n'est plus que d'environ 3 mètres.

Or, lors de l'expédition du duc de Luynes (1864), la longueur de la mer Morte dépassait 75 kilomètres, la largeur moyenne était de 15 kilomètres, et l'on trouvait, dans sa partie méridionale, des profondeurs de 4, 5 et 6 mètres.

La diminution de la masse d'eau de cette mer est donc évidente. Ce n'est guère qu'à l'époque des crues que le Jourdain possède un débit suffisant pour compenser l'évaporation.

Lorsque celle-ci est intense, elle dépasse sensiblement l'afflux des eaux du Jourdain, et il en résulte qu'il se produit sur les rives de la mer Morte, une série de zones horizontales successives, incrustées de sel, et témoignant des niveaux antérieurement occupés par les eaux.

En résumé, les nouvelles constatations faites en Palestine par les savants anglais, confirment en les complétant, celles faites par le savant français Louis Lartet, dès 1864, lors de l'expédition du duc de Luynes.

Il en résulte que la mer Morte et la vallée du Jourdain qui la prolonge vers le nord, ne sont pas d'anciennes dépendances de la mer Rouge qui en auraient été séparées par un soulèvement local, comme on le supposait autrefois.

En réalité, à une date relativement très récente, que nous avons indiquée plus haut, la fissure de la mer Rouge et celle du Jourdain ont été produites en même temps, par une même convulsion volcanique, mais elles n'ont jamais été reliées entre elles hydrologiquement, c'est-à-dire qu'elles n'ont jamais constitué un seul et unique bassin.

De tout temps, un seuil intermédiaire permanent en a fait deux bassins hydrographiques indépendants.

En Périgord. — Vieux Usages de noces *(suite[1])*.

Derrière les mariés et les contre-époux se placent les amis moins chers, simples invités, les jeunes toujours devant les vieux qui ferment la marche, tirant un peu la jambe, philosophant à la manière des paysans, sur la pluie, le beau temps, les récoltes.

Et voici qu'un bâton garni de chanvre, telle une grosse quenouillée, se dresse sur le bord du chemin. Aussitôt, les couples se disloquent, et les garçons, un pistolet à la main, flambent à bout portant le chanvre qui s'allume. Dans le tumulte des plaisanteries fortement épicées, les rires se mêlent aux coups de feu.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 1, page 7.

Faut-il rechercher, comme d'aucuns le pensent, sous la manifestation de cette réjouissance bruyante la figure de quelque symbole? Mieux vaut, je crois, ranger cette coutume au nombre des démonstrations multiples, toujours bruyantes, qui accompagnent tous les plaisirs populaires.

D'autre part, la quenouille est l'emblème parlant de la bonne ménagère. Elle fait partie du vieux bagage de nos traditions gallo-romaines, elle rappelle le lointain souvenir des antiques Lucrèces, gardiennes du foyer conjugal, où la plus honorée de leurs occupations consistait dans la conduite du fuseau de laine. « *Lanam fecit, et domi mansit* ».

D'autres usages nuptiaux sont d'une explication plus facile : ainsi, quand l'épousée doit aller habiter avec les parents de son mari, elle a coutume d'emporter une poule noire de la maison de son père. Cette malheureuse volaille figure au cortège de noce, suppliciée, pendue par les pattes au bout d'un bâton que porte un jeune homme de l'assemblée. La poule noire symbolise la bonne pondeuse, la mère de famille attentive aux petits, la fortune en un mot, qui entre au nouveau logis.

Aussi bien, dès que la nouvelle mariée arrive au bras de son époux devant leur demeure future, toute la noce s'arrête sur le seuil de la porte, et la belle-mère, se détachant du cortège, vient offrir à sa *bru* une écuelle de soupe, saupoudrée de fin millet.

Le millet est la nourriture favorite des petits oiseaux. Attention délicate, d'une grâce toute naïve, première et trop souvent unique aimable concession faite à la jeune belle-fille par une belle-maman décidée, pour l'avenir, à lui servir avec parcimonie le fin millet des petits soins.

Ailleurs, on laisse tomber sur la tête des époux une poignée de froment, souvenir d'une coutume religieuse autrefois en honneur chez les Juifs. Le froment est l'emblème de la fécondité promise : croissez et multipliez à l'exemple de cette poignée de grains.

Enfin, la table est mise, le plus souvent en plein air, sous un hangar, à côté de la maison. Une couronne de feuillage suspendue au bout d'une ficelle marque la place des mariés; au milieu de cette couronne se détache un petit oiseau, grossièrement imité, les ailes étendues.

Tout à l'heure, à la fin du repas, quelqu'un coupera le fil qui le retient captif, et on fera remise solennelle du petit oiseau au père de la mariée, dépositaire de l'honneur familial, en attestation de ses soins vigilants, de bonne garde.

En attendant, on se bouscule un peu pour s'asseoir autour de la table du festin, on se dispose à manger et boire longuement. Le dîner de noce, en effet, marque le plaisir par excellence, la jouissance capitale de toutes les fêtes matrimoniales. Être de noce ou bien de frairie, sont termes synonymes; ces jours-là, — comme le loup du bon Lafontaine — le campagnard mange gloutonnement. On se grise de vin aux noces villageoises. Aux champs, fêtes joyeuses ou tristes ne sauraient aller sans boire.

Encore, on ne boit pas sans chansons. Les chansons de noce! Elles s'en vont hélas! délaissées, tristement vieillottes, elles s'effacent devant ces intruses hardies, habillées à la mode des cafés-concerts.

Saluons, à la table des mariés les vieilles chansons qui vont partir. Voici très à propos, un invité qui se lève :

Bientôt, mariée, nous partirons
Dans quelque temps nous reviendrons
Un joli berceau nous te porterons.

Le rythme est lent, mélodieux, d'une gravité presque religieuse, plus grave encore la pensée qui se devine sous les assonances de la chanson. Elle exprime, sous une forme naïve, le solide sentiment du devoir doucement partagé.

A leur tour, les jeunes filles de la noce saluent la jeune compagne qui va les quitter :

Vous n'irez plus au bal
Madame la mariée,
Vous garderez la maison
Tandis que nous irons.

Acceptez ce bouquet
Que ma main vous présente
Vos si fraîches couleurs
Feront comme ces fleurs.

Elle fut chantée, avec quelques variantes peut-être, au mariage d'Anne de Bretagne, la vieille chanson des adieux, et ce jour-là, les yeux d'une reine de France se mouillèrent de larmes. Car il y a quelque chose de triste et de poignant dans le salut de ces jeunes compagnes, effeuillant des roses sur le front de l'heureuse épousée.

Mais assez tôt le temps amènera les soucis et les rides; rions, en effeuillant les roses d'hyménée, en attendant que les rides soient venues.

(A suivre.) D. DE LAGE.

Mme la comtesse du Bourg de Bozas. — *Mon Tour du Monde.* Un volume in-8°, avec 165 gravures, d'après des photographies. Prix : 10 francs. Librairie Plon-Nourrit et Cie, 8, rue Garancière, Paris.

UNE voyageuse qui sait observer, la comtesse du Bourg de Bozas, parcourant le très vieux monde et le nouveau, des Indes à l'Amérique, par la Chine et le Japon, a écrit son journal de route sur la table du paquebot ou le soir à l'étape. On ne trouvera dans son livre ni dissertations économiques, ni considérations de politique étrangère. Elle se contente de traduire ses impressions, de décrire les paysages, les mœurs, les scènes plaisantes ou tragiques qui l'ont frappée. Elle a cherché seulement ce que Guy de Maupassant appelle si bien « l'humble vérité ». De nombreuses gravures, d'après des photographies, nous montrent les cités, les forêts, les indigènes, les chasses et les fakirs des Indes, les spectacles du Japon, etc. Nous faisons ainsi, grâce à la comtesse du Bourg de Bozas, le plus attrayant et le plus pittoresque voyage à travers des contrées merveilleuses.

Chr. Pfister, professeur d'histoire de l'est de la France à l'Université de Nancy, correspondant de l'Institut. — *Histoire de Nancy*, tome Ier. Un volume grand in-8° jésus de 775 pages, illustré de 153 gravures dans le texte, 30 illustrations hors texte, 3 planches dont deux en couleurs et 3 plans. Prix : broché, 25 francs; relié, 30 francs. Berger-Levrault et Cie, éditeurs, Paris, rue des Beaux-Arts, 5; Nancy, rue des Glacis, 18.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

DEUTSCHE KOLONIALZEITUNG

Berlin.

Les Émigrants Allemands en 1901.

D'après les statistiques officielles, que publie la revue que nous citons, le nombre des émigrants allemands tend à diminuer dans des proportions considérables et d'une manière constante. Ainsi, en 1901, il ne s'est embarqué, dans tous les ports continentaux ou anglais, que 22 073 émigrants d'origine allemande, contre 22 309 en 1900, 24 323 en 1899 et 220 902 en 1881! Il y a vingt ans, le mouvement d'émigration était donc dix fois plus considérable qu'aujourd'hui.

Parmi les causes de cette diminution, la revue berlinoise se plaît à relever l'amélioration des conditions économiques en Allemagne, spécialement dans les sphères agricoles.

La plus forte proportion des émigrants, inutile de le dire, va chercher fortune aux Etats-Unis. En 1901, on en a compté 19 516 contre 19 195 en 1900 et 19 338 en 1899; tandis que 1 168 autres vont en Angleterre, 402 vont au Brésil, 217 en Australie, 55 en Afrique, etc.

La principauté de Reuss fournit le plus fort contingent, toutes proportions gardées : 138 00/00; la Prusse polonaise vient immédiatement après avec 120 émigrants 00/00. On peut, sans être prophète, prédire que cette année, l'exode des Polonais sera beaucoup plus considérable : Pologne, Finlande, Alsace-Lorraine, tous les petits pays écrasés par leurs grands voisins se vident peu à peu au profit des pays neufs, où ils pourront se gouverner eux-mêmes, ou du moins prier Dieu dans leur propre langue.

Les deux grands ports d'embarquement pour les émigrants sont Hambourg et Brême. L'année dernière, 16 467 Allemands et 166 126 étrangers, soit en tout 183 093 voyageurs, sont partis de ces deux ports, dont 72 487 pour Hambourg et 110 606 pour Brême. Le mouvement des émigrants étrangers, après avoir diminué, devient de plus en plus considérable.

Pour les émigrants allemands, 7 538 étaient agriculteurs, 6 355 industriels, 2 674 commerçants et marins, et 2 216 domestiques.

GEOGRAPHICAL JOURNAL

Londres.

Autour du Kinchinjinga.

Le Kinchinjinga, l'un des géants de l'Himalaya, mesure 8 446 mètres, soit 400 de moins que le mont Everest et 3 636 mètres de plus que le mont Blanc. Il ne se dresse pas sur l'arête maîtresse de l'Himalaya, mais sur un de ses contreforts, qui, se détachant à l'angle droit de la grande chaîne, s'avance comme un éperon vers les plaines du Gange.

En 1899, M. Douglas Freshfield, membre de la Société de géographie de Londres et du Club Alpin anglais, a tenté, sinon de faire l'assaut du colosse, du moins de s'élever le plus haut possible sur ses flancs. Il était accompagné, pour cette excursion, du géologue Garwood et du célèbre photographe Vittorio Sella.

C'était moins un exercice de sport auquel voulaient se livrer ces intrépides grimpeurs qu'une exploration scientifique de tout le massif. Ils partirent de Darjeeling, le fameux sanatorium des Indes, relié à la vallée du Gange par un chemin de fer à crémaillère. Ce village est à 2 600 mètres; passé cette dernière étape du monde civilisé, on ne trouve plus devant soi qu'une forêt inextricable d'arbustes de montagne, rhododendons, etc., à travers laquelle les explorateurs durent se frayer, pendant cinq jours, un sentier à coups de hache. Parvenus à une hauteur de 4 500 mètres, ils furent assaillis par une effroyable tourmente. Pendant quarante-quatre heures, la neige tomba sans répit, recouvrant le sol d'une couche de 1 mètre d'épaisseur. Blottis sous leurs tentes, les alpinistes souffrirent horriblement du froid. Néanmoins, ils se remettaient en route à la première accalmie. Après une série d'escalades de crêtes, puis de descentes dans les vallées, ils achevèrent en sept semaines le tour complet du Kinchinjinga, un tour autrement pénible et périlleux que celui du mont Blanc!

La vue de la haute cime est surtout magnifique sur son versant nord-ouest: on dirait un gigantesque escalier de neige et de glace.

Les pics qui font cortège au colosse ne donnent point l'impression de leur véritable hauteur, à cause de l'altitude très élevée des vallées de tout le massif, qui montent jusqu'à 5 000 mètres environ, de sorte que des cimes de 6 400 à 7 200 mètres ne les dominent que de 1 400 à 2 200 mètres. C'est le même rapport que dans la Haute-Engadine, où la Bernina (4 050 mètres) domine seulement de 2 100 mètres la vallée de Rosegg.

Le Kinchinjinga est situé sous le vingt-septième degré de latitude nord, à peu près sous le même parallèle que le pic de Ténériffe. Aussi, malgré l'abondance des précipitations atmosphériques, les glaciers ne couvrent-ils dans tout le massif qu'une surface de 450 kilomètres carrés, soit quatre fois et demie la superficie du seul glacier d'Aletsch dans les Alpes bernoises. Du pic principal rayonnent quatre grands fleuves de glace, le Zemu, le Talung, le Kangchen, le Yalung. Le plus long est le premier, il atteint un développement de 28 kilom. 8 seulement, 4 ou 5 kilomètres de plus que l'Aletsch. C'est que sous cette latitude la glace ne peut se maintenir au-dessous de l'altitude de 3 900 mètres.

A de telles hauteurs, la caravane a naturellement ressenti les atteintes du mal de montagne. Presque tous ses membres furent éprouvés, mais à des degrés très différents. Il faut cependant en excepter un fonctionnaire anglais du Gouvernement des Indes qui accompagnait M. Freshfield, et qui ne fut jamais incommodé d'une manière sensible par la raréfaction de l'air. A la fin de l'expédition, il avait même gagné du poids! M. Garwood, au contraire, fut pendant quarante-huit heures incapable de se mouvoir; un coup de soleil l'avait rendu plus sensible aux atteintes du mal. D'autre part, M. Freshfield n'éprouva jamais un malaise aussi grand que celui qu'il avait ressenti une fois, au sommet du mont Blanc, pour avoir gravi d'un trait les derniers 500 mètres. A la fin de son excursion dans l'Himalaya, cet alpiniste pouvait marcher, sans faire halte, à des altitudes comprises entre 3 900 et 4 800 mètres. Les premiers symptômes se manifestaient entre 4 500 et 4 800 mètres, mais le mal ne s'aggravait pas jusqu'à 6 000 mètres. Ainsi, l'accoutumance progressive au moyen de l'entraînement réduit peu à peu les effets du mal de montagne.

BERICHTE UBER LAND UND FORSTWIRTHSCHAFT IN DEUTSCH-OST-AFRIKA

Heidelberg.

Les Cultures coloniales indigènes.

Sous le titre un peu long qui est en tête de cette analyse, il vient de se fonder en Allemagne une excellente petite revue consacrée à l'agriculture et à tout ce qui s'y rapporte, et qui se propose d'accorder une attention spéciale aux cultures dans les colonies. Dans l'article que nous citons, le jeune périodique passe en revue les cultures de l'Est africain allemand. Ces cultures sont celles du café, qui se développe bien; il y a actuellement 3 900 000 arbres en culture, qui, il est vrai, ont à souffrir des attaques de l'hemileia et de quelques autres insectes; du cocotier, qui semble appelé à un grand avenir; de la canne à sucre, qui est en progrès. Des essais sont tentés pour la culture de la vigne, de la vanille et du tabac.

Dans le second fascicule de cette même revue, M. le Dr Stuhlmann publie une étude sur un des insectes qui perforent l'écorce du caféier : *l'Anthores leuconatus*. Une autre étude de M. Ch. Ulig conclut que l'Afrique orientale allemande convient peut-être mieux encore que l'Amérique à la culture du cotonnier.

Caracas, le Paris de l'Amérique du Sud.

Caracas, dont on parle beaucoup depuis le conflit qui a surgi entre le Venezuela d'une part, l'Angleterre et l'Allemagne d'autre part, est une ville de 70 000 âmes, coquette et animée. En partie détruite par un tremblement de terre en 1812, elle a été réédifiée depuis. Mais c'est surtout à un ancien président, bien connu des Parisiens, M. Guzman Blanco, qu'elle doit son développement actuel.

La ville de Caracas s'enorgueillit d'être le Paris de l'Amérique du sud. Si l'on ne tient compte que du chiffre de la population, une pareille prétention paraît assez plaisante : la capitale de la France compte un plus grand nombre d'habitants que le Venezuela tout entier. L'impartialité nous oblige pourtant à reconnaître que la plus gracieuse et la plus coquette des cités hispano-américaines a sur la plupart de ses rivales du Nouveau-Monde une indiscutable supériorité. Caracas n'est pas une ville banale. L'Européen qui la visite pour la première fois est sans doute choqué par la vue de monuments d'un style indéfinissable, mais il y trouve de belles rues, un peu trop pourtant encombrées de statues.

Rien de plus légitime certes que d'accorder l'apothéose du marbre ou du bronze à des hommes tels que le héros national du Venezuela : Bolivar. Mais tous les glorifiés ne sont pas des Bolivar!

Une singulière fantaisie de la mode, qui a baptisé Bolivar une forme de coiffure devenue très populaire en France parce qu'elle avait été adoptée comme signe de ralliement par les libéraux de la Restauration, a privé le vainqueur de Junin et d'Ayacucho de la gloire plus sérieuse qu'il aurait dû avoir parmi les peuples de l'ancien continent. En élevant des monuments au « Libérateur de la Patrie » les Vénézuéliens n'ont pas seulement réparé une injustice de la vieille Europe; ils ont, du même coup, fait amende honorable à un grand homme qui, pendant les dernières années de sa vie, avait eu cruellement à se plaindre de l'ingratitude de ses concitoyens.

OPÉRA DE CARACAS.

D'après une photographie communiquée par M. Gribayedoff.

Washington, qui a une statue sur une des places publiques de Paris, ne pouvait être oublié à Caracas. Or il n'existe pas, sur tout le territoire du Venezuela, une seule image de Bolivar où le « Libérateur de la Patrie » ne porte au cou un médaillon qui lui fut envoyé par la famille du fondateur de la République des États-Unis.

En dehors de cet hommage que le plus glorieux des représentants de la race hispano-américaine rend au plus illustre des Anglo-Saxons du Nouveau-Monde, les Vénézuéliens ne laissent échapper aucune occasion de prouver aux étrangers qu'ils savent mener de front le culte des deux grands hommes qui ont affranchi les deux Amériques de la domination de la vieille Europe.

Les habitants de Caracas sont également fiers de faire visiter la Plazza Bolivar, pavée de mosaïque, et la

Plazza Washington, plus discrète, mais mieux protégée contre les rayons du soleil par les massifs de verdure.

Sur la première, le Libérateur, monté sur un cheval fougueux, tient d'une main son chapeau et menace de l'autre l'armée espagnole en déroute. Sur la seconde, le fondateur de la République des États-Unis se recueille à l'ombre de la luxuriante végétation des tropiques et paraît avoir répudié tout emblème guerrier pour se montrer sous l'aspect du philosophe et de l'homme d'État. Il n'est pas dans toute la ville de Caracas un seul hôtel, un seul café où les images des deux héros ne se fassent vis-à-vis à l'endroit le plus en vue.

CARACAS : ARC DE BOLIVAR.

D'après une photographie communiquée par M. Gribayedoff.

Les Vénézuéliens ne réservent pas leurs témoignages d'admiration aux célébrités consacrées par l'Histoire; ils se montrent encore plus prodigues de bronze envers des illustrations de fraîche date et qui sont exposées aux revirements de l'opinion. Il y a eu un moment où, dans la seule ville de Caracas, on ne comptait pas moins de quinze statues du général Guzman Blanco. Le dictateur du Venezuela, considérant que Bolivar avait été obligé d'attendre seize ans après sa mort pour avoir un monument élevé à sa mémoire, jugea prudent de prendre lui-même des précautions contre l'ingratitude de ses concitoyens.

Pas une voie de communication ne fut ouverte, pas un pont, pas un édifice ne furent construits sous sa présidence sans qu'il prît soin de faire graver sur une plaque de marbre un compte rendu lapidaire de cet événement et d'élever une nouvelle statue *à l'illustre américain Guzman Blanco*, comme il s'intitulait lui-même avec une modestie qui a fait école dans le sud du Nouveau-Monde.

CARACAS : STATUE DE BOLIVAR.

D'après une photographie.

Toutes ces précautions, hélas! ont été rendues inutiles par un brusque revirement de fortune. L'industrie moderne a inventé des scies qui mordent sur le bronze et le font plus promptement descendre de son piédestal que les cordes passées autour du cou des statues de Séjan. Les quinze monuments que « l'illustre Américain » avait élevés lui-même à sa propre gloire diparurent en une seule nuit.

La destruction des images du dictateur, qui ne méritait peut-être pas les honneurs excessifs dont il s'était montré si prodigue envers lui-même, mais n'en avait pas moins des titres à la reconnaissance de son pays, n'a pas laissé dans les voies publiques de la ville de Caracas un vide aussi sensible qu'on serait tenté de le croire.

Il existe un si grand nombre de statues dans la capitale du Venezuela qu'une tempête politique peut en renverser un certain nombre sans laisser de traces sensibles. L'Athènes de l'Amérique du Sud se fait un point d'honneur d'accorder les mêmes récompenses à tous ses grands hommes, qu'ils se soient signalés à la guerre ou par des découvertes scientifiques, à la tribune politique ou en littérature. Caracas montre une louable impartialité. Inutile de dire que, pour un Européen, les noms qui sont sculptés au bas de ces statues, ou qui décorent les portraits et les mausolées des édifices publics, sont, tous sans exception, ceux d'illustres inconnus.

Si ces monuments n'excitent qu'un assez médiocre intérêt dans l'esprit d'un étranger, en revanche la plupart des tableaux où ont été retracées les grandes batailles de la guerre de l'Indépendance attestent une fougue et un instinct décoratif d'une irrésistible vigueur. Le pays qu'Americo Vespucci avait par une sorte de pressentiment nommé la « Venezuela », c'est-à-dire la Petite Venise, était appelé

à être un jour une pépinière de peintres venus au monde avec le don de la couleur : MM. Arturo Michelena, Tovar y Toyar, Herrea Toro et Cristobal Rojas ont acquis dans le monde des Beaux-Arts une célébrité qui s'est étendue au delà des limites de leur patrie. Les artistes vénézuéliens, qui ont figuré avec honneur dans les Expositions internationales et aux Salons annuels des Champs-Élysées, sont plus connus en Europe que les plus vaillants compagnons d'armes de Bolivar ou que les innombrables présidents de la République qui se sont succédé à Caracas depuis la chute du « Libérateur de la Patrie ».

Le sentiment décoratif qui distingue les peintres vénézuéliens se retrouve à un plus haut degré encore chez les architectes. On leur reproche même à bon droit d'avoir construit des édifices qui ressemblent à des décors de théâtre plutôt qu'à des monuments destinés à braver les ravages du temps et des révolutions. Le Palais Fédéral, qui passe pour la merveille de Caracas, a l'aspect d'un casino de station thermale à la mode. Les façades de cet édifice d'État où se trouvent réunis les deux Assemblées législatives, la présidence de la République et les ministères, sont recouvertes d'une couche de peinture jaune clair qui imite la pierre toute neuve, et les statues de bois ou de plâtre qui décorent l'entrée et le fronton du monument ont reçu un enduit qui donne l'illusion du marbre. Cet abus des couleurs éclatantes produirait le plus fâcheux effet sous le climat brumeux et maussade des pays du nord; mais dans un cadre où la végétation intertropicale étale ses magnificences, un édifice aux lignes simples et aux façades grises serait un contresens.

UN COUDE DU CHEMIN DE FER DE CARACAS A LA GUAIRA.

D'après une photographie.

Caracas est une ville gaie, une cité aux riantes couleurs où circulent librement l'air et la lumière. Les maisons, qui n'ont en général qu'un étage, sont peintes en bleu, en rose ou en vert. Des toits, couverts de briques d'un rouge vif, font saillie tout le long de la façade et protègent des balcons de fer. A travers les fenêtres du rez-de-chaussée, qui sont toujours ouvertes pour faciliter la circulation de l'air, on aperçoit une cour entourée de plantes vertes où coule une fontaine fraîche.

Les rues ne manquent pas d'animation. De longs convois de mules portent des balles de café. De superbes cochers de fiacre, fiers de leurs grandes bottes à l'écuvère et des galons d'or de leur livrée, sont majestueusement assis sur leur siège et attendent leurs clients. Les soldats en tunique bleue et en pantalon rouge se rencontraient autrefois en grand nombre, mais ils ont été décimés par les guerres civiles, qui semblent un mal endémique dans ce malheureux pays.

Au Venezuela il n'est rien de plus facile que de renverser un gouvernement. Il y a quelques années, le général Crespo, à la tête de sept hommes, conquit de haute lutte le pouvoir suprême. Comme l'armée régulière ne lui inspirait que peu de confiance, le dictateur jugea prudent de s'entourer d'un escadron de gardes du corps exclusivement composé de *vaqueros*. On sait que les hommes habitués à lancer le lasso et à galoper à fond de train à la poursuite des bestiaux à demi-sauvages dans les solitudes du Nouveau-Monde sont les meilleurs cavaliers des deux Amériques. Dans le nord, on les appelle les *cowboys*; c'est parmi eux que, pendant la guerre entre les États-Unis et l'Espagne, M. Roosevelt a recruté le plus grand nombre de ses fameux *rough riders*.

Les habitants de Caracas n'ont pas oublié les gardes du corps du président Crespo. Avec leur uniforme blanc, leurs gigantesques bottes et leur carabine en bandoulière, les *vaqueros*, transformés en corps de cavalerie d'élite, avaient une superbe prestance.

Ces cavaliers qui donnaient une couleur tout américaine aux revues passées autrefois à Caracas, ont disparu avec le président Crespo et n'ont pas été rétablis dans la grande réorganisation militaire de 1902, qui n'a d'ailleurs jamais existé que sur le papier. Ce n'est pas pendant une période où l'armée d'un pays se

divise en deux fractions à peu près égales, acharnées à s'exterminer mutuellement pour la plus grande gloire de leurs chefs, qu'il était possible de reconstituer les troupes vénézuéliennes sur un modèle européen.

La guerre civile qui dure depuis l'avènement du président Castro, n'a pas eu seulement pour effet de ruiner de fond en comble les finances du Venezuela et d'ouvrir le chemin à une intervention étrangère; elle a porté à la prospérité de Caracas un coup dont les conséquences se feront probablement sentir pendant de longues années.

A l'époque où la patrie de Bolivar était à l'apogée de sa splendeur, c'est-à-dire vers la fin de la dictature de Guzman Blanco, le rêve des habitants de la plus coquette et de la plus artistique des cités du Nouveau-Monde n'était pas d'en faire seulement « le Paris de l'Amérique du Sud » mais une Nice d'outre-mer. Le médaillon de Washington que portent toutes les statues de Bolivar n'est pas seulement un emblème de l'inféodation politique du Venezuela aux États-Unis; ce signe de fraternité entre les deux grands libérateurs du Nouveau-Monde invitait les Yankees à quitter, l'hiver, leur climat inhospitalier pour venir trouver, en six jours de navigation, une seconde patrie au printemps éternel. Malgré l'attrait que pouvait exercer sur les millionnaires de New York et de Chicago, une ville où ils pourraient rencontrer tous les raffinements de la civilisation et un climat d'une douceur incomparable pendant les mois où la neige, la glace et les frimas font fureur même dans les zones les plus tempérées, les Américains du Nord, effrayés par de perpétuelles révolutions, ne sont pas venus dépenser leur argent dans les hôtels de Caracas.

La déception politique éprouvée par les Vénézuéliens a été bien plus complète encore. Au moment où ils ont reçu l'ultimatum de l'Angleterre et de l'Allemagne, ils ont profondément été surpris, car ils ne se doutaient pas que le président Roosevelt tiendrait ainsi pour lettre morte la doctrine de Monroë.

G. Labadie-Lagrave,

Un Nouveau Chemin de Fer russe. — Liaison entre le Transcaspien et le Transsibérien.

M. Mamontoff, qu'on appelle volontiers le Roi des Chemins de fer russes, vient de donner d'intéressants détails sur la nouvelle grande voie ferrée qu'il se propose de construire.

Le projet en question vise la construction d'une ligne qui relierait le chemin de fer sibérien déjà existant avec Tachkent. De Tomsk, qui sera le point de départ de la nouvelle ligne, cette voie ferrée passerait par Barnaoul, Semipalatinsk et Vernyi pour aboutir à Tachkent. De cette façon, le chemin de fer sibérien et le transcaspien se joindraient, et la communication serait établie avec le réseau général des chemins de fer de la Russie d'Europe. La région, par où passera la nouvelle ligne, n'a pas jusqu'ici été beaucoup explorée, bien que son étendue soit telle que la moitié de la population de l'Europe pourrait avec aisance s'y établir.

M. Mamontoff a encore parlé des territoires que traversera la nouvelle ligne en insistant plus particulièrement sur la richesse minérale. A son avis, les seules mines de Kolchougan, aux environs de Tomsk, seront à même, grâce à l'abondance et à l'excellente qualité de leur houille, de fournir, pour un temps indéterminé, le combustible nécessaire aux chemins de fer sibériens et à l'industrie, qui ne tardera pas à florir dans la région devenue accessible grâce à la nouvelle voie ferrée.

Un autre avantage de la nouvelle ligne sera la possibilité d'établir la communication avec l'océan Arctique en utilisant les rivières Tom et Obi. L'Obi, avant de se jeter dans la mer, décrit une courbe aiguë, et c'est de cet angle que M. Mamontoff se propose de faire le point de départ d'une ligne conduisant directement à l'océan Arctique.

La réalisation des projets de M. Mamontoff est très favorablement commentée à Saint-Pétersbourg.

Une Montagne qui s'est effondrée au Japon. — Une Vallée détruite.

Il est peu de voyageurs qui, passant au Japon et ayant vu Tokio, ne soient pas allés jusqu'au merveilleux site de Nikko, situé à environ 100 kilomètres au nord de la capitale.

Nikko est renommé dans tout le Japon comme un des exemples les plus parfaits de grâce et de beauté. C'est là qu'étaient enterrés les anciens Shoguns, et l'art japonais s'y était donné libre carrière au milieu d'un décor naturel, en soi-même enchanteur. Un proverbe populaire dit que « quiconque n'a pas vu Nikko n'a pas encore le droit de prononcer le mot « kekko », c'est-à-dire « beau ».

Cette féerie de montagnes, de lacs, de ruisseaux, de ponts laqués, de temples blancs, de statues, d'avenues, vient d'être ravagée par un cataclysme.

Après quatre jours de pluie continuelle, la montagne Nantaïsan, qui surmontait l'un des lacs de cette Arcadie, s'est effondrée soudain dans les eaux. Le lac a débordé, transformant aussitôt la rivière qui en sort en torrent irrésistible. Toute la vallée fut balayée. Deux cents maisons sont détruites.

Les délicieux ponts couverts de laque rouge, dont les photographies ont circulé partout, le vieux pont Mi, conservé depuis trois cents ans et trop sacré pour que les pas d'un mortel y puissent retentir, les énormes statues bouddhistes qui bordaient les avenues, tout cela vient de disparaître en un instant.

Le Barrage du Nil à Assouan.

Le grand réservoir et la digue d'Assouan, qui ont été inaugurés le 10 décembre dernier, ont pour but, comme les barrages du Delta et de Siout (ou Assiout), de remédier à la sécheresse qui règne en Égypte en l'absence des crues du Nil; de fournir en été un grand volume d'eau; d'élever le niveau des canaux divisionnaires afin que de plus grandes surfaces de terres puissent être irriguées; d'éviter le travail, indispensable naguère, pour envoyer l'eau dans les différentes zones de culture.

La crue du Nil pour l'Égypte est comme la mousson pour l'Inde; sans elle, pas d'eau, pas de récoltes, la famine; si elle tarde, si elle est insuffisante, les plantes ne germent pas à temps ou sèchent sur pied. Mais qu'elle vienne à point et les cultivateurs peuvent compter sur une bonne récolte, car ils n'ont à craindre ni la grêle, ni les gelées. Le seul danger est la sécheresse qui devient extrême en juin. Le Nil est alors réduit à la moitié de sa largeur normale; vers la fin du mois on attend avec impatience le moment où les colonnes graduées des « nilomètres » indiqueront que la crue a atteint une hauteur suffisante : $4^{m}70$ au moins au-dessus de l'étiage à Roda, près du Caire; $11^{m}70$ à Louqsor; 15 mètres à Assouan.

1,2,3,4,5. *Cinq branches de la Cataracte du Nil.* A,B,C,D. *Alignement du barrage en construction.* — *a,b,c, d,e,f,g,h. Alignement projeté en 1894.* —

CARTE DU BARRAGE.

On comprend l'intérêt pressant qu'ont les populations riveraines à secouer le joug de ces inquiétudes et à régulariser le cours du grand nourricier de l'Égypte, pour n'avoir plus à attendre de sa fantaisie un arrêt de mort ou des merveilles d'abondance.

Le barrage d'Assouan marque la troisième étape d'un plan d'ensemble qui substituera aux classiques inondations irrégulières du Nil, des irrigations permanentes bien autrement favorables à la culture.

Par le système de la submersion temporaire, le fellah n'obtenait, au plus, qu'une seule récolte, tandis qu'avec l'irrigation permanente ou pérenne, il en obtiendra deux et jusqu'à trois dans la même année.

Primitivement, les crues du Nil couvraient certains espaces de terre à des époques indéterminées.

Les riverains alors recouraient, dans toute la vallée, au système usité encore aujourd'hui dans la plus grande partie de la Haute-Égypte : des levées divisent, d'amont en aval, le sol cultivable en grands bassins réunis au Nil et communiquant les uns avec les autres par des canaux temporaires. Ceux-ci sont curés et remis en état chaque année deux mois avant la crue par une multitude d'ouvriers fellahs; on les voit travailler en fourmilières, vêtus d'une chemise bleue, ou à demi nus sous une sorte de pagne, les uns enlevant l'alluvion légère à coups de bêche. Les autres la transportant dans des couffins de palmes. Il faut que le travail soit fini à temps, sans quoi l'inondation ne produirait pas tous ses effets. L'eau bienfaisante, chargée de limon rouge, passe par les brèches, noie les terres basses, couvre le pied des palmiers, entoure, comme un lac immense, les murailles massives des monuments antiques; les villages de pisé aux maisons cubiques émergent sous leurs bouquets de palmiers, mais on ne peut les aborder qu'en passant l'eau. Les Européens ou les riches indigènes y entrent à cheval ou sur le dos d'un fellah, les gens du commun barbotent, tirant derrière eux un âne rétif ou un chameau entêté, que d'autres frappent à coups de trique; les paysannes se retroussent infiniment plus haut que la décence ne le permettrait chez nous, mais n'oublient pas de cacher leur figure sous leur voile. Plus loin du Nil, sur les terres hautes, voisines des deux falaises, l'eau envoyée par les canaux est élevée dans les pots des *sakiehs*, roues de bois mues par des buffles, dans les pots des *chaloufs* maniés à bras et parfois superposés en deux ou trois étages; elle est distribuée par un réseau de ruisselets boueux, courant entre des bourrelets de limon que le fellah ouvre ou ferme d'un coup de pied.

Les premiers efforts faits pour amener des submersions annuelles datent de moins de cent ans. Le moyen employé consistait en canaux profonds qui déversaient l'eau du Nil pendant les basses eaux de l'été. Les prises de ces canaux étaient obturées pendant les crues par des digues en terre, afin d'éviter des inondations. L'établissement et l'enlèvement de ces digues constituant un travail long et pénible, la situation fut améliorée, il y a environ cinquante ans, par la construction à la pointe du delta d'un barrage sur chacune des deux branches du fleuve. Les deux viaducs comportaient 132 arches, munies de portes en fer qui, étant fermées pendant l'été, élevaient de 5 mètres le niveau du fleuve et permettaient ainsi l'alimentation des six canaux en aval du Caire, parmi lesquels se trouve le canal Ismaïlieh. La construction de ce barrage a duré quinze ans et il reste toujours un ouvrage de la plus haute importance pour le régime des eaux, puisqu'il arrête le flot, en été, pour le refouler dans les canaux de distribution. 12 000 soldats, 3 000 marins, 2 000 manœuvres et 1 000 maçons étaient

employés sur les chantiers du vieux barrage, dont le coût exact ne peut être chiffré, mais atteint certainement dix fois le prix du barrage d'Assiout.

Celui-ci est à environ 400 kilom. en amont du Caire. Sa longueur est de 830 mètres, et il comporte 111 arches de 5 mètres de rayon, munies de portes en acier. Ce barrage, commencé en 1898 et achevé au printemps dernier, a ajouté une superficie de 123 000 hect. aux terres arables de la moyenne Égypte, Pour éviter les inconvénients occasionnés au barrage du delta par l'emploi de pieux, tous les piliers ont été établis sur fondations en béton, s'enfonçant à 7 mètres dans le sous-sol du fleuve. Les travaux ont été effectués pendant les basses eaux, de novembre à juillet. Les emplacements à construire pendant la saison étaient endigués et vidés par des pompes centrifuges, les travaux étant poussés de manière à dépasser le niveau des hautes eaux avant le mois de juillet. Les chantiers étaient en pleine activité en mai et juin, avec 13 000 ouvriers.

Le grand barrage d'Assouan est à 1 000 kilom. en amont du barrage de Siout; sa longueur est de 2 100 metres, il est percé de 150 écluses dont 140 sont hautes de 7 mètres et larges de 2 mètres, les autres ont la moitié de cette hauteur; 130 de ces écluses sont du système Stoney et s'ouvrent en glissant sur des galets le long du barrage. La plus grande pèse 14 tonnes. La hauteur maxima du barrage est de 40 mètres au-dessus des fondations, où il a une épaisseur d'environ 30 mètres. La différence de niveau réalisée est de 20 mètres

La navigation peut s'effectuer par quatre biefs à écluses de 10m70 de large et d'une hauteur variable allant jusqu'à 20 mètres, établis le long de la rive gauche du fleuve. Les portes d'écluses, qui peuvent supporter une pression d'un million de tonnes, s'ouvrent en s'enfonçant latéralement dans les murs du bief.

Au moment de la crue, toutes les portes sont ouvertes et les eaux rouges peuvent passer librement à raison de 15 000 tonnes par seconde sans déposer leur limon. Après la crue, quand les eaux sont devenues claires et que le débit du fleuve est tombé à 2 000 tonnes par seconde, les portes ordinaires sont d'abord fermées, puis graduellement celles à rouleaux, qui peuvent être manœuvrées à la main, bien qu'elles supportent une pression de 450 tonnes. Entre décembre et mars, le réservoir se remplit peu à peu jusqu'à contenir plus de 1 000 millions de tonnes d'eau. L'ouverture des écluses a lieu entre mai et juillet, suivant l'étiage du Nil et les besoins du service des irrigations.

Les éloges mérités, du reste, qui ont été décernés, dans cette circonstance, aux constructeurs anglais, ne doivent pas cependant faire oublier la part qui revient aux Français dans la conception de ce gigantesque travail.

Déjà, Napoléon Ier avait compris la nécessité d'un barrage de retenue des eaux dans le delta du Nil. C'est sous le règne de Mehemet-Ali, que deux ingénieurs français, Linant de Bellefond et Mougel-Bey, réalisèrent cette conception, en construisant le premier barrage du Nil, dans la branche dite de Rosette.

Plus tard, M. le comte de la Motte, un des ingénieurs de M. de Lesseps, eut le premier l'idée de reconstituer, à l'aide de gigantesques barrages, les fameux réservoirs qui, tant de siècles avant Jésus-Christ, avaient entretenu la prospérité de l'Égypte. Cette idée grandiose fut vivement approuvée en France; une Société fut formée, des plans furent dressés et des travaux de sondage entrepris. On s'était arrêté à l'idée de construire deux autres barrages en amont de celui de Rosette, l'un à Siout, l'autre à Assouan. Le projet de ce dernier ouvrage fut établi encore par un Français, M. Prompt, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Par suite de circonstances auxquelles la politique n'est pas étrangère, les choses en restèrent là. L'Angleterre, toute-puissante en Égypte, ne voulut pas laisser à d'autres le soin de doter ce pays de travaux aussi utiles, et dont la réalisation ne pouvait qu'augmenter son prestige et affermir sa domination. Et c'est ainsi que lord Cromer chargea l'ingénieur anglais Wilcocks, d'abord de la construction du barrage d'Assiout, puis de celui d'Assouan qu'on a inauguré dernièrement.

En février 1898, la maison John Aird et Cie fut chargée de l'entreprise, et la maison Ransomes et Rapier obtint la sous-concession de tous les travaux de métallurgie. Les entrepreneurs se mirent aussitôt à l'œuvre pour préparer les chantiers, et le 12 février 1899 la première pierre fut posée par le duc de Connaught.

C'était une œuvre de géants.

L'ingénieur anglais fit construire un chemin de fer dont les rails s'avancèrent jusqu'au bord même de la cataracte d'Assouan. En vue de briser le courant, trois bras furent entravés, en aval de l'emplacement du barrage, par l'immersion de blocs pesant jusqu'à 12 tonnes et même de wagons chargés de pierres. Au moment des basses eaux, des digues étanches, composées de sacs de sable, placées en amont, détournèrent le courant, et l'on put travailler à sec en épuisant l'eau avec des pompes centrifuges.

Pendant quatre mois, jour et nuit, des trains déversèrent dans le torrent des blocs de basalte, des rochers, des quadrilatères de granit. Et quand le granit, le roc et le basalte commencèrent à manquer, on jeta, pour combler le fleuve, les trains eux-mêmes. Il y a, à cette heure, sept locomotives et plus de cent trente fourgons qui ont été s'abîmer dans les flots du Nil pour leur barrer le passage.

Enfin, le monceau de pierres et de fer fut jugé suffisant. On décida de le macadamiser. Alors, il fallut faire venir du ciment et du sable, et le sable et le ciment d'Égypte ne purent servir à cette tâche. Huit millions de sacs furent commandés un peu partout en Europe, et pendant trois mois les mers se couvrirent de vapeurs qui allaient porter de tous les confins du vieux monde des chargements de sable en Égypte....

Et puis, sur cette base, sur ce sol artificiel créé de toutes pièces, il fallut commencer à construire la digue proprement dite.

Ce fut la tâche la plus effroyable. Aux premiers coups de pic, les ingénieurs s'aperçurent en effet que les rocs et le basalte jetés dans l'abîme s'étaient pour ainsi dire pourris, et que l'on ne pouvait songer à ériger un pareil barrage sur un pareil fondement. Mètre par mètre on dut chercher la terre solide, immuable, et parfois l'on dut descendre jusqu'à quarante pieds au-dessous du lit du fleuve pour la trouver.

Malgré tout, il fallait se hâter, car tout le travail de diguage et de fondation devait être achevé en six mois, les six mois pendant lesquels le fleuve était à sec. On travailla jour et nuit et l'on employa jusqu'à quinze mille hommes à la fois. Mais le jour où les flots revinrent, le grand œuvre était achevé.

L'ingénieur avait promis que le travail serait terminé en cinq ans : il a été terminé en quatre. Aujourd'hui, barrage, écluses, réservoir contenant un milliard de tonnes d'eau, tout est achevé. Pour gagner du temps, on a pris les pierres de quelques-unes des pyramides.

Ce travail d'Hercule a coûté 65 millions; mais comme à dater d'aujourd'hui 1 600 000 arpents de terre non cultivée, pour la première fois depuis la création du monde, connaîtront la douceur d'une goutte d'eau, les revenus agricoles de l'Égypte augmenteront de 67 millions par an; c'est dire que le barrage d'Assouan paiera, chaque année, les frais de sa construction entière.

Mais il y a une ombre au tableau; l'antiquité fera les frais de la conquête de l'industrie moderne sur le vieux Nil.

Derrière le barrage, le fleuve montera, au moment de la retenue, de près de 20 mètres, son lit submergeant les terres voisines et principalement le bijou le plus exquis de l'Égypte, l'île de Philæ et ses temples.

Lorsque le réservoir sera plein, l'île sera partiellement submergée. Le niveau de l'eau y montera de 2 à 8 mètres, baignant le pied de certaines ruines et en recouvrant d'autres. Seul, le grand temple d'Isis ne sera pas touché.

Comment protéger ce précieux ensemble d'antiquités, ce joyau de l'Égypte, d'une submersion et, tôt ou tard, d'une destruction totale, quand on aurait relevé le niveau du Nil : tel a été l'un des plus délicats problèmes du barrage d'Assouan.

Les ingénieurs anglais proposèrent de transporter tous les édifices de Philæ sur l'île voisine de Bigeh; puis on renonça à ce projet, et l'on se contenta de consolider les fondations des temples.

On a commencé par constituer une véritable armature de ciment à toute l'île. Puis les pierres des principaux monuments qui seront atteints par l'eau ont été fixées, une à une et intérieurement, par des crampons d'acier. On croit être certain maintenant qu'aucun dommage ne résultera de la submersion. Les édifices ainsi consolidés sont les colonnades de l'Est et de l'Ouest, le temple de Nectanebo, le temple d'Hathor, le temple de Trajan.

M. Maspéro a fait accorder, à cet effet, un crédit de 520 000 francs, par la Caisse de la Dette.

Ces délicats travaux ont été exécutés sous la direction d'un géologue distingué, M. le docteur Ball. Cela n'empêchera pas la submersion de Philæ où, pendant six mois de l'année, l'eau s'élèvera à près de huit mètres.

Telle est l'œuvre colossale à laquelle les Anglais viennent d'attacher leur nom; c'est une conquête pour la science, une victoire pour l'humanité; c'est hélas! aussi un recul nouveau pour notre influence en Egypte. Il semble écrit que dans cette terre des Pharaons nous devons tout mettre en branle, laissant à d'autres le soin de parfaire le travail et de recueillir la gloire et les profits.

Roger Peyre. — *Nimes, Arles et Orange.* — **H. Hymans.** — *Gand et Tournai.* — **Ch.-Eugène Schmidt.** — *Cordoue et Grenade.* Trois volumes de la collection des *Villes d'art célèbres.* H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon, Paris. Broché : 4 francs, relié : 5 francs.

La superbe collection des *Villes d'art célèbres*, s'augmente de trois excellents volumes :

1° *Nîmes, Arles et Orange* forment un groupement qu'on pourrait appeler les *Villes latines de France.* C'est une page importante et glorieuse de notre histoire que M. Roger Peyre exhume en étudiant ces merveilleux monuments appelés : maison carrée, arènes, arc de triomphe, pont du Gard, alyscamps, etc., etc., qui n'ont souvent leur équivalent nulle part. Les périodes les plus rapprochées de nous n'ont pas du reste été oubliées par l'auteur, qui nous montre ce que ces villes doivent à la période gothique, à la Renaissance et aussi à nos contemporains.

2° M. Hymans, dans *Gand et Tournai*, continue sa série d'études des villes belges, on y retrouve toutes les qualités que l'auteur avait dépensées à profusion dans le précédent volume *Bruges et Ypres.* Monuments, vieilles maisons, anciens quartiers ou quais, tous les charmes de ces villes en un mot, avec leurs beautés et leurs caractères, leurs richesses et leurs souvenirs, défilent sous la plume de l'éminent critique.

3° Avec *Cordoue et Grenade*, M. Schmidt nous montre les splendeurs de la civilisation maure. Mosquée de Cordoue. Alhambra de Grenade, quelles idées ces deux mots n'évoquent-ils pas à l'esprit? Ce ne sont cependant pas les seules richesses de ces villes féeriques; l'architecture mauresque a laissé d'autres souvenirs que les Espagnols malgré la haine de l'envahisseur et de l'infidèle ont respectés en grande partie. Au surplus il ne s'agit pas d'être injuste vis-à-vis de personne, et M. Schmidt pour mieux exalter les Arabes, n'a pas oublié les Espagnols; il nous signale force belles choses de leur art, parues depuis un temps plus ou moins rapproché du nôtre.

Ces trois volumes sont, comme illustration, à la hauteur des précédents titres parus dans cette collection, c'est-à-dire qu'ils sont aussi soigneusement qu'abondamment illustrés. L'acquisition de cette collection les *Villes d'art célèbres* s'impose à toute personne qui a l'amour de l'histoire et le culte de l'art; ce sont les restes des civilisations disparues ou des plus hautes pensées de l'humanité qu'évoque à nos esprits et à nos yeux l'étude de ces illustres cités. Pour ne parler que des trois volumes mentionnés plus haut : *Nîmes*, c'est la civilisation romaine avec ses temples païens, *Cordoue* c'est la civilisation maure avec sa mosquée, *Gand* c'est la civilisation chrétienne avec saint Bavon et le triomphe de l'Agneau.

Émile Berr. — *Chez les Autres. Notes de Voyage.* Paris, Charpentier, éditeur, 11, rue de Grenelle. Prix : 3 fr. 50.

Dans ce nouveau volume, M. Emile Berr a rassemblé les articles qu'il a publiés dans divers grands journaux sur les missions qu'il a remplies à l'étranger pour le compte de ces journaux. Que le mot « mission » ne vous semble pas déplacé ici, car les grands reportages qu'est allé faire « chez les Autres » M. Emile Berr ont toujours eu un but défini et intéressant qui en relevait singulièrement la valeur. Qu'il aille chez le Sultan, qu'il aille causer avec M. Stambouloff, qu'il assiste à la première visite de Guillaume II à Metz, qu'il se rende à Fredensborg, qu'il parcoure la Bosnie et la Tunisie, M. Emile Berr fait une enquête politique et économique dont il nous donne la substance dans quelques pages écrites d'un style alerte et vivant. Il y a beaucoup d'observation dans son livre, beaucoup de remarques sur les mœurs, beaucoup d'aperçus touchant les questions internationales. Les anecdotes fréquentes n'y manquent pas. Les choses spirituelles y abondent. Et c'est avec infiniment de plaisir qu'on en tourne les pages.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Pour les Voyageurs-Collectionneurs. — Récolte des Crustacés d'eau douce et des crustacés terrestres.

L'ÉTUDE des crustacés d'eau douce et des crustacés terrestres est extrêmement intéressante, et récompense assez fréquemment ceux qui s'y livrent, par des découvertes qui peuvent parfois avoir une réelle importance scientifique.

Voici quelques indications utiles au sujet de la récolte et de la conservation des crustacés d'eau douce et des crustacés terrestres.

CHASSE ET CAPTURE DANS LES EAUX DOUCES

Pour capturer les *Branchipodes*, il suffit de promener un filet ordinaire, — du genre de ceux dont se servent les entomologistes, — dans les eaux douces non permanentes résultant des inondations ou des pluies, c'est-à-dire dans les mares, les fossés, les flaques d'eau.

Les *Cladocères*, les *Ostracodes* et les *Copépodes* se recueillent ensemble dans les eaux douces; mais, en raison des dimensions toujours exiguës que présentent ces animaux, leur récolte exige un outillage spécial, constitué de la manière suivante :

1° Un filet, dont le diamètre, tant à l'ouverture qu'au fond, varie entre 12 et 22 centimètres. Ce filet doit être confectionné avec l'étoffe de laine connue sous le nom d'étamine, aussi serrée que possible, ou, mieux encore, avec de la mousseline résistante et serrée, de manière à laisser passer facilement l'eau, mais à retenir les plus petits crustacés;

2° Un récipient en fer-blanc, en porcelaine ou en verre, de 5 à 6 centimètres environ de hauteur, d'une contenance d'à peu près trois quarts de litre et pourvu d'un bec;

3° Une éprouvette en verre, d'une contenance légèrement supérieure à celle du récipient dont il vient d'être question, et pourvue également d'un bec.

Muni de ces trois objets, voici comment procède le chercheur de crustacés d'eau douce, pour récolter les Cladocères, les Ostracodes et les Copépodes. Après avoir, plusieurs fois de suite, promené le filet décrit ci-dessus, dans l'eau, au milieu et sur les bords, parmi les herbes aquatiques et sur le fond, dans les étangs, mares, ruisseaux, fossés, flaques d'eau, on saisit la partie inférieure de la poche, on la retourne comme un gant, et on en fait barboter la superficie intérieure dans le récipient, au préalable presque rempli d'eau, de façon à en détacher tous les crustacés qui peuvent s'y trouver. Cette opération ayant été répétée à plusieurs reprises, l'eau du récipient finit par contenir une quantité plus ou moins considérable de petits crustacés. On en vide alors complètement le contenu dans l'éprouvette qui, en raison de sa plus grande capacité, n'est pas remplie en entier; on verse dans celle-ci quelques centimètres d'alcool à 90° environ. Puis, soit avec une baguette fine, soit en fermant complètement avec la paume de la main l'ouverture de l'éprouvette, et en renversant celle-ci une ou deux fois de suite, on opère le mélange intime de l'alcool et de l'eau, enfin on laisse, pendant quelques minutes le tout au repos.

L'alcool tue rapidement les petits crustacés. Ceux-ci tombent au fond de l'éprouvette, où l'on aperçoit bientôt une accumulation d'organismes. Quand on juge que tous les petits animaux recueillis se sont déposés au fond de l'eau, on décante très doucement, en l'épanchant par terre, le contenu de l'éprouvette, en suivant attentivement de l'œil l'opération, afin de ne rien laisser perdre de la masse organique. Celle-ci est placée dans de petits tubes avec suffisamment d'alcool pour que le mélange titre environ de 65° à 70°. On a eu soin de coller sur chaque tube une étiquette, sur laquelle on inscrit la provenance et la date de la récolte du contenu.

Rentré chez soi, le collectionneur n'aura plus qu'à trier le produit de sa chasse, soit à l'œil nu, soit mieux encore avec une loupe de Brück, soit au microscope avec un faible grossissement. A cet effet, on place les petits animaux dans une coupe en verre ou sur un porte-objet, déposés sur un fond noir, de manière à faciliter l'observation de ces crustacés, beaucoup d'espèces ayant une couleur d'un blanc jaunâtre après leur mort par l'alcool. Il est bon de conserver, pour l'étude, les matériaux non triés, où l'on peut trouver d'utiles échantillons, ainsi que les débris d'espèces rares.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE

On fera bien, dans chaque localité, de renouveler la récolte de ces petits êtres à différentes époques de l'année, car certaines espèces n'apparaissent que temporairement. D'autre part, il est encore très important de laver avec le plus grand soin le filet, le récipient et l'éprouvette, toutes les fois qu'on procède à une nouvelle récolte. Sans cette précaution, on s'exposerait à mélanger des crustacés de provenances diverses qui auraient pu rester sur ces objets, et à commettre ainsi des erreurs d'attributions, toujours regrettables, parce qu'elles nuisent à la précision scientifique et à la sûreté des résultats obtenus.

Pour la récolte des petits crustacés fluviaux, dont le nombre est infiniment restreint, il faut employer un filet en mousseline serrée, monté sur un cercle de barrique, un filet fait avec la même étoffe et pourvu d'un long manche, ou une drague, suivant l'étendue et la profondeur des cours d'eau, en ayant soin de soulever les pierres du fond, ainsi que celles qui se trouvent au voisinage des rives.

Il est inutile d'indiquer ici les moyens à employer pour la pêche de l'écrevisse, ce moyen étant bien connu, et étant, d'ailleurs, décrit dans un grand nombre d'ouvrages.

En fait d'*Amphipodes*, on trouve surtout, dans nos pays, le *Gammarus pulex L.* (chevrette ou crevette d'eau douce, crevettine), sous les pierres des ruisseaux et des rivières. Signalons aux amateurs d'histoire naturelle de la capitale qu'on peut, sans sortir de chez soi, récolter des crustacés de ce genre et plusieurs autres, en faisant acheter tout simplement quelques bottes de cresson de fontaine, telles que les vendent les maraîchers. On les délie et on les lave avec soin dans un récipient. Il s'en détache des chevrettes, des larves d'insectes, des mollusques d'eau douce, et une foule d'autres organismes dont l'étude est des plus attachantes.

Comme *Isopode* d'eau douce, signalons l'Aselle aquatique (*Asellus aquaticus L.*), des plus communs dans les fossés, les mares, les ruisseaux et les rivières de notre pays.

L'étude des crustacés qui peuvent se trouver dans les lacs de montagnes est à recommander, tant en France que dans tous les autres pays où le voyageur-collectionneur peut avoir l'occasion de faire des récoltes de ce genre.

Indiquons, particulièrement, les lacs de l'Engadine et du Tyrol, où ont déjà été faites d'intéressantes découvertes, et où il est certainement possible d'en faire beaucoup d'autres.

Souvent, en Suisse, les petits lacs de montagnes sont peuplés d'un tel nombre de Copépodes, colorés en rouge lorsqu'ils sont vivants, qu'ils donnent aux nappes d'eau où ils pullulent l'aspect de lacs de sang.

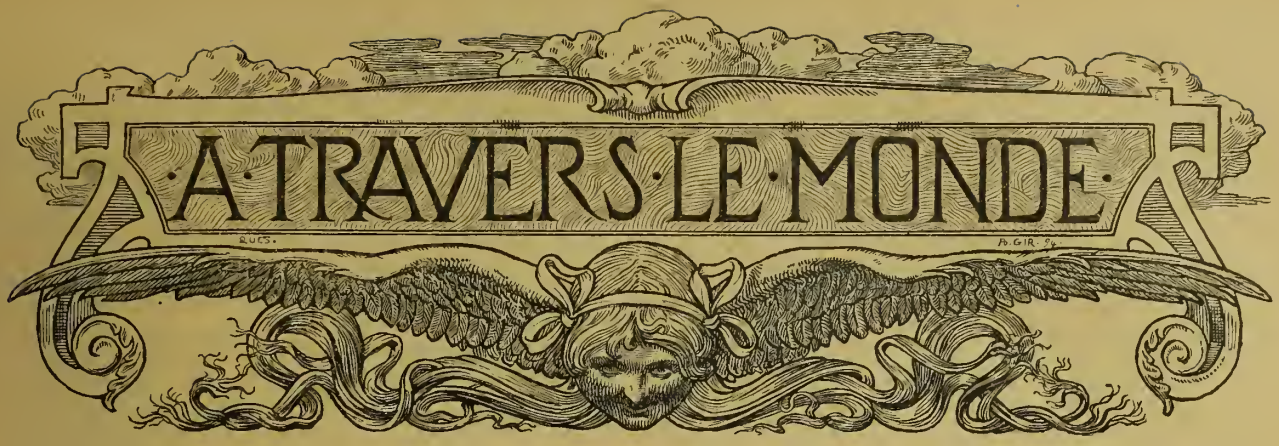
CRUSTACÉS TERRESTRES

Les crustacés terrestres sont tous des Isopodes. Leur récolte se fait comme celle de beaucoup de coléoptères, des thysanoures, des myriapodes, etc. Il suffit donc de se munir de l'outillage employé d'ordinaire par les entomologistes, et de chercher ces articulés, plus particulièrement dans les endroits à l'abri de la lumière, sous les pierres, les mousses, les feuilles mortes, les écorces, dans les troncs d'arbres en décomposition, sous les morceaux de bois pourri, dans les cavernes, dans les souterrains, au voisinage des habitations, dans les caves, dans les fourmilières, etc.

Le meilleur agent de conservation de tous les crustacés, c'est l'alcool de très bonne qualité, titrant environ 70°. On place les animaux dans des tubes, des flacons ou des éprouvettes, autant que possible bouchés à l'émeri.

On peut constituer ainsi des collections d'une réelle valeur, soit par la rareté des espèces, soit en raison de la provenance de ces dernières.

PAUL COMBES.



Chez les Mineurs de la Loire. — Voyage au Pays noir.

Les grèves qui ont simultanément éclaté dans les bassins houillers du Nord et de la Loire, ont, une fois de plus, attiré l'attention sur la dure existence des mineurs. On se rendra compte de ce qu'est cette vie en lisant cet article, qui nous conduit dans une mine et nous fait circuler dans les galeries d'où l'on extrait le minerai.

Le bassin houiller qui s'étend depuis Givors jusqu'à Firminy, et qu'on désigne sous le nom de bassin de la Loire ou bassin de Saint-Étienne, a une longueur d'environ 50 kilomètres sur une largeur de 10 kilomètres au maximum. Comme importance, c'est le second des bassins de France.

Il va depuis Givors, sur le Rhône, jusqu'à Firminy, à 2 kilomètres de la Loire, et se trouve encaissé dans les vallées du Gier, du Furens et de l'Ondaine.

L'exploitation est très ancienne : Saint-Étienne fut toujours renommé pour ses armuriers et ses forgerons, dont l'industrie était alimentée par la houille qu'on exploitait aux affleurements des filons. Mais l'exploitation sérieuse ne date que du commencement du siècle précédent. La découverte d'énormes amas de houille fit la fortune de Saint-Étienne, qui comptait six mille habitants en 1810 et qui en possède maintenant cent cinquante mille.

LA PAYE DES MINEURS AU PUITS DU TREUIL.

Photographie de M. G. Bouxin.

L'exploitation se trouve actuellement répartie entre les mains de six grandes compagnies, qui sont, par ordre de puissance d'extraction :

La compagnie de Roche-la-Molière-Firminy avec	800 000 tonnes
La compagnie de Montrahert avec	600 000 —
La compagnie des Houillères de Saint-Étienne avec	250 000 tonnes
La compagnie des Mines de la Loire avec	200 000 —
Le groupe de Grand-Croix Lorette avec	50 000 —
La compagnie de la Chayotte au P.-L.-M. avec	100 000 —

Il y a enfin d'autres exploitations moins importantes appartenant à des particuliers, comme les mines du Cros, propriété de Mme de Rochetaillée. En résumé, la production atteint deux millions cinq cent mille tonnes par an. C'est à peu près le douzième de la production générale de la France.

Mes relations avec un ingénieur d'une des grandes compagnies me fournirent l'occasion de visiter une mine. Je l'accompagnai donc un matin dans la tournée journalière qu'il est tenu d'effectuer au fond de la mine. J'arrivai à la concession vers les huit heures du matin. Je changeai d'habit et revêtis un complet en toile bleue. Un chapeau en cuir bouilli, une lampe de sûreté et de grosses bottes complétaient mon accoutrement.

Nous voici partis pour la fosse. Chaque compagnie possède plusieurs puits pour l'extraction de la houille. Les uns servent plus spécialement à extraire le

charbon, d'autres serviront à envoyer des remblais au fond de l'exploitation. En outre, chaque compagnie dispose d'un ou de deux puits d'aérage, munis de puissants ventilateurs et d'un puits pour l'épuisement de l'eau, lorsque celle-ci, venant en trop grande abondance, menace de noyer l'exploitation.

La fosse que nous allons explorer est à 500 mètres à peine des bureaux de la concession; aussi sommes-nous vite rendus sur le carreau de la mine. On appelle ainsi l'orifice du puits.

Cet orifice, qui est de forme circulaire, n'a jamais plus de 6 mètres de diamètre. Il se trouve placé au-dessous d'un énorme chevalement ayant quelquefois jusqu'à 30 mètres de hauteur et qui supporte des molettes sur lesquelles viennent se dérouler et s'enrouler les câbles d'extraction. Ces câbles sont, soit en acier, soit en aloès. L'emploi de l'aloès est presque général dans le bassin de la Loire, où presque tous les puits sont très humides et où, par conséquent, les câbles d'acier ont l'inconvénient d'être attaqués par la rouille. Ces câbles d'aloès sont des câbles plats formés par plusieurs torons réunis côte à côte et maintenus par d'autres fils d'aloès; ils sont très lourds et vont jusqu'à peser 20 ou 30 tonnes pour une profondeur de 5 à 600 mètres. Ils sont plus minces à leur extrémité inférieure, de façon à diminuer leur poids, et vont ensuite en s'élargissant.

GROUPE DE MINEURS AUX ENVIRONS D'UN PUITS PENDANT LA GRÈVE.

Photographie de M. G. Bouxin.

Lorsque nous arrivons, il règne sur le carreau de la mine une activité fébrile. Il est environ huit heures et demie et les ouvriers sont déjà descendus depuis six heures. Aussi la mine est-elle en plein travail. La gigantesque machine Compound à deux cylindres halette avec force. Les câbles grincent sur les poulies; la cage, surgissant des entrailles de la terre, arrive, contenant les bennes qui se heurtent avec fracas, dépasse l'étage inférieur où nous sommes, s'arrête enfin à l'étage supérieur et, retombant sur les taquets d'arrêt, ébranle tout le vaste chevalement. Puis nous la voyons repartir chargée de bennes vides, tombant comme si rien ne la retenait et s'engouffrant dans le trou noir, d'où montent des bouffées d'air chaud.

A notre tour, nous prenons place dans la cage. Quatre coups de cloche, et nous voici partis à une vitesse, il est vrai, plus modérée. Il fait noir tout de suite. La première impression est plutôt désagréable : on a la sensation d'une chute; impossible de se reconnaître. On se cramponne aux barres d'appui de la cage, qui est fortement secouée; cela tient aux défectuosités du puits, qui n'a pas été percé très verticalement et qui a une certaine déviation. Un bruit assourdissant se fait entendre. C'est une vaste cascade. La mine est très humide et on a l'avantage de recevoir en passant une douche absolument gratuite. C'est de l'eau noire qui nous inonde; aussi est-on équipé pour la circonstance. Mais le mouvement se ralentit, et nous voici enfin à la recette inférieure du puits, à 600 mètres au-dessous du niveau supérieur et à la cote 120 mètres au-dessous du niveau de la mer. Le trajet a duré à peine deux minutes. On descend les hommes à la vitesse de 5 mètres par seconde; les bennes sont enlevées à la vitesse de 10 mètres à la seconde, 36 kilomètres à l'heure. Cette vitesse, qui ne paraît pas fantastique aux habitués des automobiles et des chemins de fer, est pourtant remarquable comme vitesse verticale, et l'on voit par là quelle puissance doit posséder une machine qui enlève 30 ou 40 tonnes à la vitesse de 36 kilomètres à l'heure, et leur fait franchir en deux minutes une différence de niveau de 600 mètres.

En sortant de la cage, nous donnons nos lampes à un employé qui les examine pour s'assurer qu'elles sont en bon état. Ceci est d'une importance capitale, une lampe défectueuse pouvant enflammer le mélange explosible d'air et de grisou et amener ainsi une catastrophe épouvantable. D'après les règlements, nous ne devons avoir sur nous ni allumettes, ni tabac.

Après un arrêt destiné à permettre de s'habituer à l'obscurité qui règne, nous commençons la visite. Une des premières curiosités que nous rencontrons, ce sont les écuries. Il y a une trentaine de chevaux très vigoureux. Ils ne remontent jamais à la surface, excepté lorsque, usés par le travail qu'on leur impose, ils ne peuvent plus rendre aucun service. Ils traînent les bennes dans les galeries. A la longue, le sens de la vue s'atrophie chez eux et il y en a de complètement aveugles. Leur travail est très pénible et ils n'y résistent pas longtemps.

Nous voici enfin partis à la file indienne, suivant une galerie percée dans le grès. La voûte est assez élevée et permet de se tenir droit. De temps à autre un convoi de bennes nous force à nous aplatir contre la muraille.

A mesure que nous nous éloignons du puits, l'air s'alourdit, le silence se fait petit à petit. Il n'est troublé que par le bruit de nos pas et, de temps en temps, par le roulement d'un train de bennes et les jurons du conducteur. On ne distingue rien devant soi. On est complètement perdu. Nos lampes projettent leurs faibles lueurs sur un sol recouvert d'une boue noirâtre et sur les parois rocheuses de la galerie.

Après avoir parcouru ainsi 5 ou 600 mètres, nous quittons cette galerie pour nous engager dans une galerie secondaire qui a été percée à travers la couche de charbon. La marche devient plus pénible, le faîte de la voûte s'abaisse. Elle est complètement boisée. Quoique entretenus avec soin, certains piquets cédant à la pression du terrain se sont brisés et viennent nous menacer de leurs pointes aiguës. Aussi est-on obligé d'adopter un système de marche tout à fait spécial. On va courbé en deux, sans oublier de regarder en haut et en bas en même temps, sinon on risque d'endommager la galerie avec sa tête, ou bien d'aller butter contre une traverse de rails. Nous franchissons plusieurs portes qui sont destinées à faciliter un aérage rationnel en laissant l'air circuler dans toutes les galeries.

Nous distinguons maintenant une lueur au loin, et, après quelques minutes, nous arrivons au pied d'un plan incliné le long duquel se fait l'exploitation.

Ce plan incliné a été tracé suivant la pente même de la couche de charbon. La houille se trouve presque toujours sous forme de filons ayant une très petite épaisseur, mais en revanche une très grande longueur. Ces filons ont des inclinaisons allant jusqu'à 25 et 30 degrés, et demeurant constantes. La houille provient, comme on le sait, d'immenses forêts qui furent englouties par une catastrophe soudaine. Sous la poussée volcanique, des montagnes se formèrent, d'immenses crevasses se creusèrent qui engloutirent toute cette végétation. Au sein de la terre, ces végétaux accumulés se transformèrent, se pétrifièrent tout en conservant leurs produits carbonés, et formèrent la houille. Dans le bassin du Nord, les couches sont très régulières et s'étendent sur des centaines de kilomètres avec une épaisseur d'un mètre au maximum. Dans le bassin de la Loire, c'est tout différent. La région dut au voisinage du massif volcanique de l'Auvergne, des bouleversements fréquents qui rejetèrent les couches de charbon les unes sur les autres, coupèrent les filons et, tout en maintenant leur direction, éloignèrent ces tronçons les uns des autres, formant ainsi ce qu'on appelle des failles. C'est pourquoi dans la Loire on trouve le charbon par amas ayant souvent jusqu'à 5 mètres d'épaisseur, remplissant d'énormes poches. L'exploitation devient alors très difficile et est encore gênée par la présence du grisou, qui se forme en abondance, produisant des catastrophes comme celle du puits Verpilleux, qui fit plus de trois cents victimes.

Pour exploiter une couche on la divise en parallélipipèdes ayant environ 100 mètres de côté. L'un des côtés suit le plan incliné, les deux autres lui sont perpendiculaires. Puis on abat le charbon suivant un front de taille qui est parallèle au plan incliné et en se dirigeant vers ce dernier. Le charbon est évacué par le plan incliné sur la galerie de fond de la mine qui l'emmène au puits.

Après ces quelques explications qui me sont données par l'ingénieur, nous gravissons le plan incliné et nous pénétrons dans la première galerie que nous rencontrons. La marche devient vraiment difficile. Ces galeries sont appelées à disparaître et sont, par conséquent, installées très sommairement. Elles ont juste la hauteur nécessaire pour permettre à une benne d'y circuler : cette hauteur est d'environ 1 mètre ; on rampe plutôt qu'on ne marche, et cela avec l'agréable perspective de recevoir un caillou sur la tête, chose très fréquente dans les mines. Nous voici enfin au chantier. Une odeur âcre de sueur nous prend à la gorge, l'air très lourd est surchargé de poussière, il règne là une chaleur étouffante. Nus jusqu'à la ceinture, couchés sur le dos, les piqueurs abattent le charbon qui est compris entre deux bancs de gorh, sorte de schiste très glissant. Il roule ainsi très facilement jusqu'au bas du chantier où d'autres ouvriers remplissent les bennes, qui sont ensuite poussées jusqu'au plan incliné. Sur chaque benne, le chef du chantier, ou sous-gouverneur, inscrit un numéro. On se rend compte ainsi de la production du chantier. De plus, comme les piqueurs sont payés à la tâche, ceci sert à contrôler leur travail. Suivant que le charbon est plus ou moins dur à abattre, la benne est payée de 0 fr. 25 à 0 fr. 40 au piqueur. Elle contient environ 400 kilos de charbon.

LE CHEMIN DE FER AÉRIEN CONDUISANT LES BENNES DU PUITS AU BATIMENT DU CRIBLAGE. UNE SENTINELLE EN FACTION PENDANT LA GRÈVE.

Photographie de M. G. Bouxin.

A mesure qu'ils abattent le charbon, les piqueurs doivent boiser la galerie. Les règlements les obligent à poser un piquet tous les 80 centimètres. Ce sont là des mesures prises pour sauvegarder leur existence. D'ailleurs ce travail leur est payé à part. Souvent, par négligence, ils ne se conforment pas à ces prescriptions. A force de côtoyer le danger, ils s'y habituent, jusqu'au jour où un éboulement survenant ensevelit ces imprudents. Le rôle de l'ingénieur et des gouverneurs est de s'assurer que toutes les garanties de sécurité sont prises, et ils sont souvent obligés de sévir soit par des amendes, soit même en renvoyant certains ouvriers dont la coupable négligence met en danger la vie de leurs camarades.

Il n'y a par chantier que deux piqueurs. Ils sont descendus à six heures du matin et ne remonteront qu'à trois heures de l'après-midi. Ainsi compté, cela représente neuf heures de travail. Mais si l'on défalque le temps nécessaire pour se rendre au chantier, le repos d'une heure qu'on leur accorde pour manger,

on arrive à une journée de sept heures de travail effectif. On ne peut pas exiger beaucoup plus, car ce travail est réellement pénible. Il faut les avoir vus, couchés sur le dos, aveuglés par la poussière de charbon, menacés de tous côtés par les éboulements, les inondations, le grisou, pour comprendre qu'ils sont vraiment dignes de l'intérêt qu'on leur porte, et pour se rendre compte que leurs revendications sont souvent fondées et qu'il y a encore beaucoup à faire pour améliorer leur sort.

Mais le temps passe vite et il faut nous presser si nous voulons être remontés pour midi. L'ingénieur donne le signal du départ, et nous voici grimpant le long du pont de taille. Le sol est glissant, aussi est-on obligé de se traîner à quatre pattes; par mégarde j'ai laissé ma lampe frapper par terre et la voici éteinte. Mais heureusement j'en serai quitte pour en prendre une autre au chantier et on ira rallumer la mienne au poste d'allumage. Il y a au fond de la mine deux ou trois postes d'allumage qui sont situés sur des courants d'air frais qui n'a pas encore circulé dans la mine et qui, par conséquent, n'est pas mélangé de grisou. On peut alors débarrasser les lampes de leur enveloppe métallique et les rallumer sans crainte de voir une explosion se produire.

Une fois le chantier passé, nous reprenons des galeries semblables à celles que nous avons traversées en allant au chantier. Nous redescendons par le plan incliné, après avoir signalé notre présence en bas au chef de poste. Sans cette précaution nous risquerions de recevoir une benne sur le dos. Et nous voici de nouveau dans la grande galerie du fond. Nous allons voir une galerie qu'on est en train de forer : là, les ouvriers abattent le rocher à coups de mine; on se sert d'une poudre spéciale à base d'azotate, qui a l'avantage d'avoir une température d'inflammation inférieure à celle du mélange grisouteux. Pour éviter tout accident, les charges de poudre et les capsules sont dans deux boîtes différentes, séparées par une distance de 100 mètres, et dont la clef est entre les mains du chef de poste. Lorsque nous repartons, nous entendons un bruit sourd, très faible. C'est une mine qui vient de partir à 200 mètres à peine de nous, et qui paraît, tellement le bruit est étouffé, avoir fait explosion au plus profond de la mine.

Nous revenons vers l'orifice du puits. Un vent frais se fait sentir; ce serait là un moyen de se retrouver si on se perdait; il suffirait d'aller toujours contre ce courant d'air frais pour être sûr d'arriver au puits. Nous prenons de nouveau place dans la cage et nous voici partis. Le grand jour nous éblouit complètement lorsque nous apparaissons à la surface, et le soleil nous oblige à fermer les yeux.

VUE GÉNÉRALE DU PUITS DU TREUIL.

Photographie de M. G. Bouxin.

Avant de quitter la concession, nous visitons les alentours de la mine. Au sortir du puits, les bennes entraînées par une chaîne sans fin vont se déverser dans le criblage, vaste bâtiment où des tamis de différentes grosseurs séparent le charbon, en charbon fin, mi-fin, etc., pendant que les gros blocs sont précipités d'un autre côté. Autrefois ce travail était fait par des femmes nommées clappeuses, mais maintenant on tend à lui substituer partout des criblages mécaniques. Du criblage, le charbon tombe directement dans des wagons qui l'emporteront vers sa destination.

D'autre bennes sont dirigées vers des tas de remblais formant souvent d'énormes montagnes à côté des mines. Elles contiennent des déblais provenant du forage des galeries. Sur ces tas se presse une véritable foule de femmes et d'enfants qui, un piochon à la main, grappillent dans les déblais pour y découvrir des morceaux de charbon qui adhèrent parfois au schiste; c'est là une véritable industrie. On les appelle des margotteurs.

Certaines mines possèdent aussi des fours à coke. Enfin, dans les dépendances attenantes sont des ateliers de réparations, des dépôts immenses de bois (sapins et mélèzes) qui vont soutenir les galeries. Après nous être changés, lavés, frottés, car on sort de la mine noir comme des charbonniers, je prends congé de l'ingénieur.

En revenant, je suivais la ligne du chemin de fer; constamment, des trains chargés de charbon passaient, emportant le précieux combustible dans toutes les directions. C'est à cette pierre noire que toute la région doit sa prospérité. Les mineurs qui vont, au péril de leur vie, la tirer des entrailles de la terre, alimentent les grandes usines métallurgiques avoisinantes, si renommées pour la qualité de leurs aciers, et non seulement ces usines, mais encore les fabriques d'armes, de rubans et toutes les industries qui font la gloire et la richesse de Saint-Étienne, tirent leur vie de cette terre si riche. C'est pourquoi, quand excités par des meneurs, les mineurs quittent leur travail pour se mettre en grève, tout le monde souffre dans la région. La misère est grande alors à Saint-Étienne, et la joie et le bien-être ne renaissent que le jour où ces braves travailleurs consentent à reprendre leur dur labeur.

GEORGES BOUXIN.

Les populations bretonnes se trouvent dans une profonde détresse par suite du manque de la sardine sur les côtes du Finistère et du Morbihan. Le Comité de secours qui s'est formé, a prié la Presse de signaler à tous la misère de nos pêcheurs bretons. Nous accomplissons bien volontiers ce devoir d'humanité.

L'Exploration de l'Américain Peary au nord du Groenland. — Ses résultats.

Nous avons, à diverses reprises, tenu nos lecteurs au courant des péripéties de la plus originale peut-être des tentatives que l'homme ait faites pour atteindre le Pôle. Résumons d'abord en deux mots ce que nous avons dit sur Peary, dans *A travers le Monde* (n° 51, du 21 décembre 1901, page 407).

L'expédition Peary, qui vient de rentrer définitivement à New York, est partie de Saint-Jean de Terre-Neuve, en juillet 1898, à bord du *Windward*. Le canal Kennedy étant obstrué de glaces, Peary se dirigea sur Fort-Conger, d'où il comptait partir pour le Pôle, avec deux compagnons et des Esquimaux. Mais d'affreuses intempéries le forcèrent à rentrer à Fort-Conger, avec sept doigts des pieds gelés.

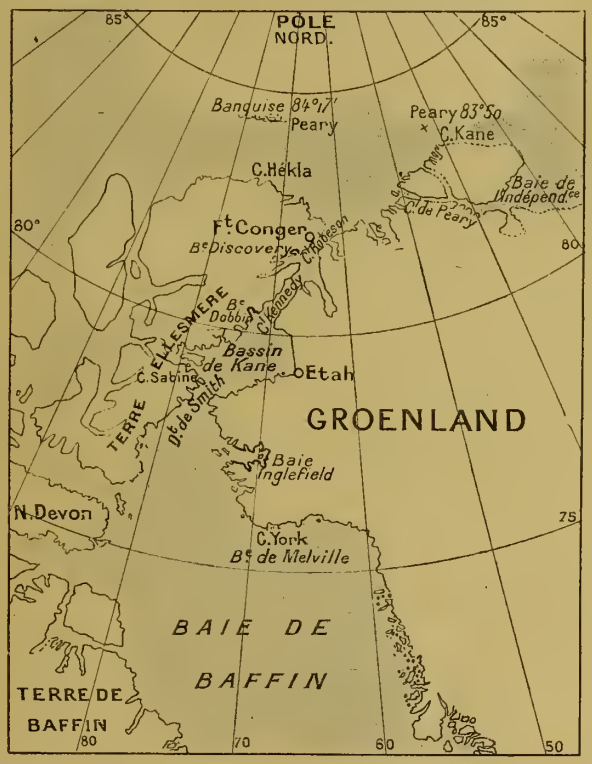
En 1899, au mois d'août, le *Windward* dégagé des glaces, revint à Etah, où il passa l'hiver, après que Peary l'y eut rejoint. Au printemps suivant, ce dernier réunit des provisions pour une nouvelle tentative vers le nord. Quand le *Windward*, qui était allé à Saint-Jean pour y faire réparer ses machines, revint à Etah, le 10 août 1900, Peary était parti, en laissant à son lieutenant l'ordre de le rejoindre, si possible, à Port Discovery. Mais le *Windward* fut bloqué par les glaces, dans le détroit de Smith, et prit ses quartiers d'hiver au cap Sabine. Peary, après une nouvelle et infructueuse tentative pour se diriger vers le nord, regagnait le *Windward* le 6 août ; il y trouvait sa femme et sa fille, encore emprisonnées par les glaces.

Peary demeura avec elles jusqu'à l'arrivée de l'*Erik*, envoyé à sa recherche, et qui le rejoignit le 4 août 1901. Le 29 août, ce navire ramena en Amérique Mistress et Miss Peary, laissant le lieutenant sur la rive sud de la baie Herschell, d'où il comptait explorer la terre Ellesmere, avant de repartir pour le Pôle au printemps de 1902.

Voilà ce que nous savions de Peary et de ses projets. Aujourd'hui nous sommes en état de compléter nos informations. Peary est définitivement revenu en Amérique sans avoir atteint le Pôle et en renonçant à renouveler ses tentatives. Le 18 novembre dernier, dans le Mendelssohn Hall, à New York, il a fait, à la Société américaine de géographie, une conférence sur ses dernières explorations.

Après avoir dit que l'état des glaces, au nord du Groënland, avait rendu impossible une marche en avant du côté du Pôle, il a donné la liste de ses dernières découvertes et des noms — qui ne sont autres, en général, que ceux des membres du Peary Arctic Club — dont il avait baptisé les montagnes, caps, baies, détroits, qu'il avait ajoutés à la cartographie géographique.

C'est ainsi que le point le plus septentrional du Groënland a été nommé Cap Morris K. Jesup, en l'honneur du président du club. Relevons aussi le fjord E. C. Benedict, le cap H. L. Bridgman, le cap James J. H. M., et la chaîne des monts Roosevelt, un peu à l'intérieur, mais parallèle à la côte septentrionale du Groënland.



CARTE POUR SUIVRE L'EXPÉDITION PEARY.

Dans le cours de sa conférence, Peary a nommé deux fois le docteur Dedrick, avec lequel il eut la retentissante querelle qu'on sait, mais sans y faire d'ailleurs allusion, même par un seul mot.

Après avoir résumé la série de ses découvertes, telle que nous allons la reproduire ci-dessous, Peary a conclu en exprimant son absolue confiance dans la possibilité d'atteindre le Pôle.

« D'année en année, a-t-il dit, les navigateurs se sont rapprochés du Pôle ; chaque découverte nouvelle, dans les régions boréales, a servi d'échelon aux explorateurs suivants. Celles que j'ai eu le bonheur de faire faciliteront dans une large mesure, j'en ai la certitude, la tâche de mes successeurs. L'un d'entre eux aura le suprême honneur, qui le mettra de pair avec le grand Christophe Colomb, de poser enfin le pied sur le seul point de la planète où l'homme ne soit pas encore parvenu, au moins dans l'hémisphère nord. »

Quant à Peary lui-même, il considère sa tâche d'explorateur polaire comme terminée. Il va reprendre ses travaux d'ingénieur, qu'il a interrompus par ses brillantes et fructueuses expéditions dans les régions boréales.

Dès son retour en Amérique, Peary a écrit un rapport officiel de sa dernière expédition. En voici le résumé :

« Le 29 août 1901 : quitté Erik Harbour. Le 16 septembre, arrivé à Payer Harbour. Traversé la baie de Ross, partie en traîneau, partie en canot, puis traversé l'île Bedford-Pim.

« Une semaine après, mes Esquimaux tombent tous malades. Le 19 novembre, six adultes et un enfant meurent. Les autres sont encore très faibles, mais hors de danger. Au commencement de janvier 1902, des Esquimaux nous arrivent d'Auoritok, annonçant que leur tribu est ravagée par une épidémie.

« En février, je fais établir un grand dépôt de vivres pour mes chiens, près du cap Louis-Napoléon, à 60 milles au nord du cap Sabine.

« Le 3 mars, mon avant-garde, sous le commandement de Henson, part avec six traîneaux pour le Fort Conger. Le 6 mars, je pars moi-même avec dix-huit traîneaux et le gros de l'expédition, en laissant Percy, qui gardera Payer Harbour. Le Fort Conger est atteint en douze étapes.

« En huit étapes, nous arrivons au cap Hékla. L'extrémité nord du canal Robeson était libre de glace, le long de la côte groënlandaise, et l'on entrevoyait des lacs dans la glace aussi loin que le regard pouvait s'étendre au nord.

« Le 1er avril, je repris ma marche vers le nord sur la mer polaire, avec Henson, quatre Esquimaux et six traîneaux.

« A mesure que nous avançons, les lacs d'eau libre deviennent plus rares et plus petits, les passages entre les icebergs plus tortueux et plus étroits; enfin, à 84°17′ de latitude nord, au nord-ouest du cap Hékla, la banquise polaire nous arrêta net. D'ailleurs, le temps se fit mauvais, ce qui rendit notre retour plus pénible que l'aller. Nous touchâmes de nouveau le cap Hékla, le 29 avril, et le Fort Conger, le 3 mai; nous le quittâmes le 6 mai, pour toucher au cap Sabine le 17.

« Après avoir relevé toute la baie Dobbin, le 1er juin, je projetai de traverser la terre Ellesmere de l'est à l'ouest. Mais la Buchanan-Bay se trouvant libre de glaces, je dus renoncer à mon dessein. Les glaces se rompirent plus tôt qu'en 1901.

« Le *Windward*, se frayant un chemin à travers les glaces, entra dans le port le matin du 5 août et repartit le soir de ce même jour; il n'avait pas quinze minutes à perdre pour éviter l'investissement complet du port par les glaces. En nous frayant notre chemin à travers le détroit de Smith, mes Esquimaux furent débarqués dans le golfe d'Inglefield, et plusieurs jours consacrés à la chasse aux phoques, pour leur procurer leur nourriture de l'hiver. Alors le *Windward* leva l'ancre, et, cinglant vers le sud, doubla le cap York le 28 août, dans la soirée.

« Le 14 septembre, il arriva en terre américaine. Tout était terminé.

« Bref, notre voyage se fit dans les meilleures conditions. L'année que nous avons passée à Payer Harbour ne nous a pas exposés à des difficultés sensibles, en dehors des épreuves supportées par nos fidèles Esquimaux décimés par la maladie.

« La partie de traîneaux, au printemps de 1902, dans la pointe que nous fîmes vers le nord, fut pénible, aggravée de plus de périls et de souffrances qu'il n'arrive d'ordinaire, dans des expéditions de ce genre. »

Malgré l'intérêt de cette nouvelle tentative, malgré les espérances formulées par Peary, abstraction faite des sommes énormes englouties dans l'entreprise, c'est encore une désillusion que nous réservait la captivante et terrible course au Pôle!

Au Venezuela. — Un pays où la Révolution est un mal chronique.

En raison de sa situation géographique, on s'imagine volontiers que le Venezuela est un pays exclusivement équatorial. Il n'en est rien, et la vérité est que, comme le Brésil, comme le Mexique, il réunit et résume tous les climats les plus divers. Dans les plaines, règne la température brûlante de la zone torride; sur le flanc des montagnes, on passe graduellement du climat des tropiques au climat des régions bénies où règne un printemps éternel; puis, plus haut, dans les *paramos*, un froid sibérien sévit de plus en plus rigoureux à mesure qu'on s'élève, jusqu'aux grands pics neigeux, coiffés d'une calotte de glace qui ne fond jamais.

Il n'y a guère d'habitées, au surplus, que les basses plaines marécageuses (*llanos*), couvertes de hautes herbes, coupées d'innombrables rivières au régime capricieux, et la région des *paramos*.

C'est dans la région montagneuse du nord, généralement boisée, que se trouve confinée l'agriculture, encore bien rudimentaire, et se bornant à peu près exclusivement à de maigres plantations de maïs, de manioc, de bananiers et de cannes à sucre. Ces dernières sont utilisées moins pour la préparation d'un sucre de qualité inférieure (*papelon* ou *panela*) que pour la fabrication de l'eau-de-vie (*cana*), dont il se consomme des quantités fabuleuses. Cependant, vers les côtes, on cultive encore le café, le coton et le cacao; ce sont même les principales ressources commerciales du pays.

Les villes, peu nombreuses et peu peuplées, sauf Caracas (80 000 habitants), ont l'aspect des cités espagnoles, avec leurs maisons basses, à cours intérieures et à balcons de fer ouvragé, les balcons traditionnels où « flirtent », à l'envi, parfois très avant dans la nuit, *novios* et *novias*. Par un de ces magnifiques clairs de lune comme on n'en voit que sous les tropiques, sous un ciel diapré d'étoiles sans nombre, le spectacle serait charmant, si, trop souvent, ces pittoresques grillages n'abritaient, au lieu des jolies *senoritas* aux yeux de velours, quelques affreuses négresses (*zambas*), en train de mendier, en minaudant, les sourires des promeneurs. On a alors l'illusion de grandes cages à singes, prêtes et parées pour une parade foraine.

Dans les villes, l'instruction ne laisse pas d'être assez répandue, mais le goût naturel du Vénézuélien, métis ou même blanc pur, le porte exclusivement vers la rhétorique et l'éloquence. Beau parleur, il aime à s'exhiber en public et à se répandre en discours emphatiques, dont la musique le grise en même temps qu'elle grise ses auditeurs. L'esprit scientifique fait totalement défaut, et l'homme cultivé n'a pour ainsi dire qu'une seule et unique ambition : celle de faire de la politique et de réussir, *per fas et nefas*, dans cette carrière de choix, pourtant terriblement encombrée.

La production annuelle des docteurs en tous genres, ès n'importe quoi, est en telle disproportion avec les besoins locaux, que la politique devient le seul débouché concevable. Quelques hommes intelligents, réellement supérieurs, préfèrent cependant se tourner du côté du commerce, de la science ou de l'industrie. Mais on les compte, ceux-là. La grande majorité des « intellectuels » vit dans une oisiveté absolue, sans autre préoccupation que l'intrigue ou même la conspiration. Il s'agit d'être du parti qui, en arrivant au pouvoir, distribuera les places et l'argent. Il suffit à un homme habile d'avoir su jouer son rôle dans une de ces révolutions qui se renouvellent avec une périodicité presque saisonnière pour être à peu près certain d'avoir de quoi fonder, quelque part dans les *llanos*, une de ces grandes fermes (*hatos*), où l'on élève les bœufs sauvages, et qui assurent à leur propriétaire une vie large et facile en temps de paix, une retraite sûre en temps de troubles, avec la possibilité de pouvoir se soulever (*alzaise*) avantageusement de nouveau, au moment opportun, pour ou contre quelqu'un.

Sans doute, le métier a ses risques, car la fortune politique est changeante, et, là-bas, les vainqueurs ont le peloton d'exécution plutôt facile. Mais, on s'arrange toujours! Rares, bien rares, sont les fidèles assez maladroits pour soutenir jusqu'au bout un gouvernement qui chancelle. Les amis eux-mêmes sont souvent les premiers à se retourner contre le vaincu qui les avait gorgés de faveurs, et à passer, avec armes et bagages, dans le camp de la révolution triomphante. Le fait est qu'on a tout à gagner à se trouver, immédiatement après le coup de balai, du côté du manche : dons de joyeux avènement, honneurs, dignités, concessions territoriales, parts de butin, tels sont les avantages solides qu'offre infailliblement aux audacieux sans scrupule la perspective d'une guerre civile. Car il va de soi que, pendant la bataille, on ne se fait pas faute de piller à tort et à travers.

Comme l'énonce un dicton populaire, « on ne gagne rien à soutenir un gouvernement. Au contraire, à coopérer à une révolution, un malin s'enrichit toujours, grâce aux cadeaux des chefs et aux heureux bénéfices de la guerre ».

La justice est au plus offrant, la force prime le droit. Aussi tout un chacun est-il à l'affût de l'emploi qui lui permettra de disposer à peu près sans contrôle du pouvoir et des deniers publics. Du haut en bas de l'édifice social, on retrouve la même plaie : ici un humble *administrador* grappille quelques centaines de piastres sur les paysans sans défense; là, un général vole sur la nourriture des pauvres diables de soldats qu'il a sous ses ordres; tout en haut de la hiérarchie, ce sont les présidents qui se succèdent comme des écuyers de cirque, occupant la fonction quelques mois, et s'en allant ensuite manger tranquillement à l'étranger les millions prélevés sur le trésor... Aussi la dette publique s'accroît-elle de jour en jour, et si l'on peut s'étonner de quelque chose, c'est de ce que la banqueroute ne soit pas encore venue.

Les Européens sont franchement détestés par les Vénézuéliens, qui les comprennent tous, sans distinction de nationalité, sous le sobriquet méprisant d'*orungos*. Ni leurs biens, ni leur liberté, ni leur vie ne sont en sécurité dans un pays où la guerre civile est devenue une sorte d'institution sociale. On vient d'en avoir la preuve une fois de plus.

Au demeurant, l'opinion publique n'existe guère, en dehors des potins des cafés et des *posadas*, ou des racontars des journaux, généralement à la dévotion et à la solde du Gouvernement. Malheur à quiconque se permet de faire de l'opposition ou de tenir des propos séditieux! Signalé comme un mauvais esprit, un anarchiste, un ennemi du Gouvernement, l'imprudent est sûr d'aller pourrir dans quelque cul-de-basse-fosse, les fers aux pieds.

(A suivre.) ÉMILE GAUTIER.

Maurice Leudet. — *Almanach des sports* (5e année). — A. La Fare, éditeur, 55, Chaussée d'Antin, Paris. Prix 2 francs.

On a été un peu rebelle en France à la pratique des sports, que nos voisins d'outre-Manche ont depuis longtemps tenue en réelle faveur. Mais on y est venu peu à peu. Et maintenant les sports occupent une grande place dans la vie française.

Pris dans son sens le plus général d'exercice physique et d'entraînement corporel, le sport n'est plus seulement un art, un plaisir, une mode, un jeu : c'est un devoir et un besoin. Les sports sont quelque chose comme une fonction sociale qui méritait bien d'avoir ses Annales. M. Maurice Leudet est donc bien inspiré en continuant, pour la cinquième fois, la publication de son utile *Almanach des sports*.

Ce nouveau volume, très élégant et abondamment illustré par des dessinateurs et des caricaturistes en renom, est digne de ses devanciers. Il a sa place marquée sur la table de tous ceux — et ils sont nombreux — qui s'occupent d'automobilisme, d'escrime, d'aérostation, de yachting, de courses de chevaux, etc.

J. Cheminon, capitaine et **G. Fauvel-Gallais**, capitaine. — *Les Événements militaires en Chine* (Publication du 2e bureau de l'état-major de l'armée), *Paris*, Chapelot, 1902. Prix : 4 fr.

L'étude des événements qui ont jeté pendant près de deux ans le trouble dans l'Empire du Milieu a été faite par toutes les nations qui ont pris part à la publication. Les Russes ont été les premiers à publier un rapport officiel; les Autrichiens possèdent une belle relation du lieutenant de vaisseau von Vinterhalder; l'état-major de notre armée vient de publier la sienne.

Dans leur ouvrage, les capitaines Cheminon et Fauvel-Gallais ont séparé très nettement les événements de Mandchourie de ceux qui se déroulent dans le Pe-tché-li. Sur le premier théâtre d'opérations, les Russes seuls vinrent à bout du soulèvement chinois, et l'on peut dire que, relativement aux autres puissances, ils ont fait un effort qui tient du prodige, puisque, dans ces régions si difficiles et si lointaines, ils ont mobilisé plus de deux cent mille habitants.

Grâce à une direction bien comprise, ils arrivèrent plus facilement à occuper cette immense province que la colonne internationale ne parvint à réaliser la délivrance des Légations situées seulement à 125 kilomètres de la côte. L'impuissance que comporte un manque de direction unique s'est manifestée là une fois de plus, tant il est vrai que les événements ne corrigent pas l'humanité, qui retombe toujours dans les mêmes fautes.

Aussi « le seul bénéfice d'instruction militaire qu'on « pourra tirer de la campagne de Chine consistera vraisem- « blablement dans l'étude détaillée des transports, des ser- « vices de l'arrière, des divers procédés de ravitaillement, « d'hospitalisation, de remonte et d'équipement des diffé- « rents corps expéditionnaires ». C'est ce que les auteurs de ce livre ont mis en lumière.

L'ARMÉE AUTOUR DU MONDE

ANGLETERRE

Les frais des officiers dans l'armée anglaise. — Le *War Office* vient de publier un arrêté royal au sujet des officiers. A chacun de ceux-ci seront désormais attribués deux chevaux de bataille, payés par le Trésor public. Le décret ne concerne, et encore à l'exception des quartiers-maîtres ou maréchaux de logis, que les régiments de cavalerie de ligne et ceux de l'artillerie de la garde royale. Tous les autres officiers montés de l'armée, y compris les quartiers-maîtres, n'auront à leur service qu'un cheval, sauf ceux de l'Etat-Major, des établissements d'éducation, de la cavalerie de la Maison royale (the House-hold cavalry), du service médical dans l'armée, pourvu que ces officiers ne soient pas déjà en possession d'un cheval de bataille ou d'un cheval de troupe. Quand les chevaux cessent d'être disponibles pour le service militaire, ils sont remplacés aux frais de l'Etat. Les maîtres d'équitation (riding masters) et les quartiers-maîtres de la cavalerie de la Maison royale (House-hold cavalry) seront pourvus de chevaux de troupe. Les chevaux ne seront astreints qu'à des occupations militaires. Si, toutefois, un officier désire se servir de son cheval pour son usage personnel, il aura à verser 10 livres chaque année, au moins pendant dix ans. Ces 10 livres seront payables d'avance. Les officiers seront tenus de maintenir leurs montures toujours aptes au service militaire, quelles que soient les occupations particulières dont ils les chargent, et de les renvoyer au département de la remonte aussitôt qu'ils n'ont plus le droit de disposer d'elles. Si un cheval devient impropre au service, une commission d'officiers décidera si cela provient de la négligence de l'officier qui l'employait, auquel cas ce dernier sera passible d'une amende.

Des faveurs spéciales seront également accordées, entre autres une avance de 100 livres pour aider l'officier à faire face aux frais d'équipement, sous certaines conditions, par exemple : qu'il ait à son actif deux ans de service.

L'arrêté donne des instructions au sujet des logements et des « mess » des officiers, et dit dans quelles conditions le Trésor contribuera à leurs dépenses. A l'avenir, les logements de tous les officiers célibataires (à part les officiers supérieurs, les maîtres d'équitation et les quartiers-maîtres), et tous les « mess » d'officiers seront défrayés par le Trésor public. Tous les logements qui, au moment où cet arrêté a été promulgué, ne seront pas munis des fournitures nécessaires, le seront d'office le plus tôt possible. Tous les « mess » d'officiers seront pourvus, aux frais de l'Etat, des fournitures suivantes : couverts, ustensiles, verres, et cela le plus tôt possible. Les fournitures dont les « mess » sont déjà en possession, pourront être revendues à l'Etat en vertu d'arrangements particuliers; ces articles-là deviendront alors propriété publique, mais resteront au service du mess, au moins tant qu'ils seront utilisables. Alors, ils seront remplacés par les fournitures du type officiel.

Les dégâts dans les services de porcelaine et dans les verres ou bouteilles seront couverts aux frais du Trésor jusqu'à concurrence de 15 o/o par année. Les ustensiles seront remplacés aux frais de l'Etat sur le préavis des officiers supérieurs, qui en décideront la convenance et l'opportunité. Au cas où les dégâts seraient imputables à la maladresse ou à la malice des membres du mess, le ou les coupables seront requis de les réparer à leurs frais.

Il y a quelque temps déjà qu'on s'élevait en Angleterre contre les dépenses exagérées imposées aux officiers par les usages et les mœurs de l'armée anglaise. Les réformes que le ministère de la Guerre vient de décider ne satisfont pas pleinement l'opinion publique. La plupart des journaux estiment qu'il y avait plus à faire qu'il n'a été fait.

Le *Morning Post*, entre autres, déclare que c'est déjà beaucoup que l'administration se soit décidée à fournir les chevaux des officiers montés et à meubler les chambres et les mess des officiers; mais que, malheureusement, ce n'est pas assez pour mettre les dépenses en rapport avec la solde.

En ce qui concerne la cavalerie, le *Morning Post* fait ressortir que l'achat d'un cheval était la moindre des dépenses des officiers et que celles-ci n'en restent pas moins excessives, excepté pour les jeunes gens ayant une fortune personnelle.

Malgré toutes les réformes, la solde du sous-lieutenant d'infanterie reste à 6 fr. 30 par jour, tandis que les frais du mess dans les régiments les plus modestes s'élèvent à 6 francs par jour, vin non compris.

Les frais d'uniforme du jeune sous-lieutenant sont de 2 500 francs, et le *Morning Post* est d'opinion que tant que la solde elle-même ne sera pas augmentée, la situation des officiers restera précaire et obligera les officiers sans fortune à contracter des dettes.

FRANCE

La mortalité dans l'armée française. — La *Kœlnische Zeitung* a publié, le 13 octobre dernier, un article inquiétant sur « l'état sanitaire des armées française et allemande pendant l'année 1899 ». Un sénateur, M. Gotteron, s'est appuyé sur les chiffres donnés par le journal allemand pour poser une question au ministre de la Guerre. Il aboutissait à des conclusions telles que la mortalité dans l'armée française serait infiniment plus élevée que celle de l'armée allemande.

Voici les chiffres. En l'année 1899, pour des effectifs sensiblement égaux, soit 542 000 habitants en France et 514 000 en Allemagne (non compris les contingents bavarois), on a eu en France 3 276 hommes morts, soit 5,73 pour 1 000; en Allemagne, 433, soit 1,4 pour 1 000. La fièvre typhoïde a causé 625 décès en France contre 87 en Allemagne; la scarlatine, 96 décès contre 16; la tuberculose, 1 415 décès contre 129.

De tous ces chiffres il résulte que depuis 1870-71, l'armée allemande a pu perdre 13 000 hommes, soit une division, et l'armée française 99 000, soit l'effectif de trois corps d'armée!

Le chiffre des malades soignés dans les hôpitaux est également significatif : il y en a eu 57 524 en France contre 28 193 en Allemagne.

La Semaine médicale discute ces chiffres. M. le sénateur Gotteron semble avoir confondu plusieurs choses; il y a des erreurs dans ses déductions. Il s'est fié trop aveuglément aux données de la *Kœlnische Zeitung;* il n'a pas tenu compte de « la totalité des hommes malades » pendant l'année 1899.

Pour ce qui est du nombre des malades, il importe de ne point oublier que ce qu'on appelle chez nous les « malades à la chambre » n'est pas, en général, très grave; si cet élément ne figure pas dans les statistiques allemandes, celles-ci en bénéficient par trop.

Quant à la mortalité, l'année 1899 fut marquée en France par des épidémies. Il est plus juste de faire porter la comparaison sur les chiffres d'une période plus étendue. En étudiant les vingt-sept années qui vont de 1874 à 1901, *la Semaine médicale* aboutit à ces conclusions :

« La mortalité de l'armée allemande est à la mortalité de l'armée française comme 38,94 est à 100.

« En d'autres termes, la mortalité de l'armée française (intérieur, Algérie et Tunisie) est à peu près deux fois et demie plus forte que la mortalité de l'armée allemande. Mais il ne faut pas oublier que les troupes de notre 19e corps d'armée (Algérie) et celles de notre division d'occupation de Tunisie grèvent considérablement la proportion de la mortalité totale, puisque le taux de la mortalité pour nos soldats d'Algérie et de Tunisie est plus du double de celui qui revient à l'armée de l'intérieur. Comme l'Allemagne n'a pour ainsi dire qu'une armée métropolitaine, il faudrait, pour être dans la vérité absolue, faire porter la comparaison uniquement sur des effectifs de même nature; mais la conclusion susénoncée peut être considérée comme se rapprochant le plus possible de la vérité. »

Cette constatation n'est point encore très avantageuse; elle est, en tous cas, moins effrayante que les affirmations présentées au Sénat par M. Gotteron.

Ajoutons que le ministre de la Guerre a pris l'engagement, devant le Sénat, d'apporter la plus grande attention à toutes les questions relatives à l'hygiène des hommes.

La Situation politique de la Macédoine.

La « question d'Orient » attire une fois de plus l'attention du monde, sous la forme nouvelle de la « question de Macédoine ». Les Bulgares ont peu à peu envahi l'ancien royaume de Philippe, et ils y sont fort nombreux. Ils voient volontiers dans ce pays un de leurs domaines. Les Turcs s'opposent avec leur vigueur coutumière à ces aspirations d'une jeune nationalité. Comment la marche fatale des choses a-t-elle fait naître le problème macédonien, c'est ce que nous allons mettre en lumière dans cet article.

La Macédoine est un des pays les moins connus de l'Europe. Son nom même n'est qu'une pure « expression géographique », car l'étendue territoriale ainsi désignée ne coïncide exactement avec aucune des divisions administratives de l'empire ottoman.

En effet, si elle comprend tout le vilayet de Salonique, en revanche, elle n'englobe pas entièrement le vilayet de Monastir et ne s'étend, dans celui de Kossovo, que sur le district d'Uskub; mais d'autre part, elle déborde sur le vilayet d'Andrinople.

En réalité, la Macédoine constitue plutôt une sorte de région naturelle, presque entièrement limitée de toutes parts par de puissants massifs montagneux.

Au nord, elle confine à la principauté de Bulgarie, à l'extrémité méridionale de la Serbie et à la chaîne du Tchar-Dagh; — à l'ouest, le Pinde et le Grammos la séparent de l'Albanie; — au sud, elle est séparée de la Thessalie par la célèbre vallée de Tempé et par les anciens monts Cambuniens; — enfin, à l'est, à partir de la fameuse « Porte de Fer » (Demir-Kapu), ou gorge du Vardar, la frontière est formée par les monts Rhodope, qui séparent la Macédoine de la province de la Roumélie orientale et de la Thrace — et vient aboutir au port Lagos, en face de l'île de Thasos.

CARTE DE LA MACÉDOINE.

La superficie circonscrite dans ces frontières est de 90 000 à 100 000 kilomètres carrés, c'est-à-dire à peu près égale à un sixième de celle de la France. Elle est sillonnée par les nombreux contreforts que projettent les puissants massifs montagneux de son périmètre, qui sont, d'autre part, reliés entre eux par des chaînes de moindre importance, particulièrement au nord-ouest où les seuils sont à peine sensibles.

L'ensemble de ce système orographique est encore mal défini, car les massifs montagneux de l'ouest et du midi sont peu connus. Toutefois, sa direction générale, du sud-ouest au nord-est, indique qu'il appartient à un système connexe à celui de l'Albanie, orienté parallèlement à l'Adriatique.

Bien qu'il ne soit pas d'une altitude considérable, l'intérieur du pays présente des reliefs nettement accusés. Un certain nombre de pics atteignent et dépassent même 2 000 mètres. Certains sommets des monts Rhodope sont encore plus élevés (2 930 mètres).

Les chaînes de montagnes secondaires enferment de vastes plaines circulaires ou elliptiques d'une grande profondeur, que M. Élisée Reclus (*Géographie universelle*, tome I), ne craint pas de comparer à de véritables gouffres ouverts au milieu de l'amphithéâtre des

rochers. Aussi les eaux ne s'en échappent-elles souvent que difficilement et la plupart du temps par des gorges étranglées. Il en résulte que presque toutes ces plaines ont conservé dans leurs bas-fonds de grands marécages ou même un reste des lacs qui les occupaient autrefois, surtout à l'abord des cols qui leur servent de limites. Les principales sont les plaines de Monastir, d'Uskub et de Seres.

Au nord de cette dernière plaine, le Despoto-Dagh divise naturellement la contrée en Haute et en Basse-Macédoine.

La *Basse-Macédoine* — la mieux connue des deux — est une sorte de langue de terre allongée comprise entre le Pinde, le littoral de la mer Égée, et une chaîne transversale prenant naissance au sud de la plaine de Monastir et se dirigeant de l'ouest à l'est, sous les dénominations les plus variées, pour rejoindre le principal contrefort des monts Rhodope. Les plaines y tiennent presque autant de place que le terrain accidenté : les principales sont celles de Salonique et de Seres. La région de beaucoup la plus montagneuse est la triple péninsule de la Chalcidique.

VUE DE MONASTIR.

D'après une photographie.

Les principaux cours d'eau de la Basse-Macédoine sont l'Indje-Karasou, le Vardar, la Strouma (*Strymon* des anciens) et la Mesta. Les lacs sont assez nombreux; plusieurs d'entre eux, emplissant d'anciens cratères, rappellent, par leur configuration, les lacs de l'Auvergne. Les lacunes et les marécages dus aux atterrissements des cours d'eau abondent dans la partie maritime.

LE PONT D'OURA-FCHAÏT ENTRE PRISREND ET DJAKOVA.

D'après une photographie.

Le littoral se présente, soit sous l'aspect d'une côte basse, droite, sans fonds, soit sous celui d'une côte rocheuse, escarpée et profondément découpée par des golfes nombreux. Cependant, en dehors du port de Salonique, abrité par l'Olympe, les rivages de la Macédoine n'offrent aux navires aucun mouillage sûr.

Le centre de la *Haute-Macédoine* est constitué par un plateau accidenté, d'une altitude moyenne de 1 000 mètres, où s'étendent de vastes plaines, telles que celles de Monastir (la plus grande de toutes), d'Uskub, de Kalkandele, de la Stroumsida. Elle possède aussi un assez grand nombre de lacs, mais d'un aspect bien moins pittoresque que ceux de la Basse-Macédoine. D'ailleurs, la physionomie générale du pays est, de l'avis unanime, triste, monotone, désolée.

Les principaux cours d'eau sont le Vardar, qui prend sa source dans la Haute-Macédoine, et la Strouma, qui sort de la Bulgarie, provenant des environs de Sofia.

Il n'est pas inutile de signaler, en passant, que depuis l'antiquité le régime des cours d'eau des deux Macédoines, ainsi que le climat et le sol, se sont considérablement modifiés.

En effet, jadis, les montagnes de ces contrées étaient couvertes d'épaisses forêts. Les Turcs les ont exploitées sans ménagement, coupant les arbres au fur et à mesure de leurs besoins, laissant leurs chèvres brouter les jeunes pousses, incendiant quelquefois des centaines d'hectares de bois uniquement pour fertiliser avec leurs cendres les pâturages où ils menaient paître leurs moutons. Le résultat fatal de ces agissements a été le déboisement complet du pays, avec toutes les désastreuses conséquences météorologiques qu'il entraîne.

Une de ces conséquences, c'est que les cours d'eau de la Macédoine ne peuvent porter que des barques et ne sont souvent que des torrents. Aussi ne s'est-il établi, sur leur parcours, aucune ville de quelque importance, et il ne sera jamais possible de les utiliser comme voies de communication.

Le climat actuel de la Macédoine est essentiellement méditerranéen. A en juger d'après la latitude, la température moyenne devrait osciller entre 15 et 20 degrés. Des crêtes de montagnes arrêtant les vents du nord et de l'ouest, seuls les vents du sud-est, qui soufflent de l'Égypte et de l'Asie, font sentir leur in-

fluence. Aussi, sauf dans les régions élevées, l'hiver n'est-il jamais rigoureux. Dans les hautes régions moyennes, le climat est tempéré.

Ce n'est que dans les bas-fonds des vallées et dans les marécages et les lagunes du littoral, que l'humidité persistante du sol entretient les conditions auxquelles on attribue la permanence des fièvres paludéennes.

Le sol de la Macédoine, très fertile, donne en abondance les productions les plus variées, en dépit de procédés agricoles encore rudimentaires. Parmi les céréales, le seigle, l'orge, le millet, le sarrasin, le maïs, occupent le premier rang. La vigne, dont la culture commence à prendre de l'importance, donne un vin estimé à juste titre. Tous les arbres fruitiers, lorsqu'ils sont cultivés avec intelligence, donnent des fruits remarquables à la fois par leur quantité, par leur grosseur et par leur qualité. Le mûrier réussit bien. Le cotonnier donne de bons résultats, qui font espérer que son produit sera bientôt recherché par les manufactures de l'Europe. Le tabac est la principale production du pays. L'opium donne lieu à un trafic qui devient de plus en plus considérable. De nombreux pâturages nourrissent en quantité des moutons dont la laine et les peaux sont l'objet d'une importante exportation.

Au point de vue des richesses minérales, on a constaté dans différents massifs montagneux, l'existence de plusieurs gîtes de cuivre, de plomb argentifère, de manganèse de fer, d'arsenic — mais, jusqu'à présent, ces mines sont restées inexploitées.

BULGARES DES ENVIRONS DE MONASTIR.

D'après un dessin d'Émile Bayard.

Il n'existe pas de statistique exacte de la population de la Macédoine : les approximations les plus vraisemblables en évaluent le chiffre à 1 800 000 habitants. Cette population est très mélangée : elle se compose principalement de Grecs, de Turcs, de Bulgares, de Juifs, mais on y trouve aussi des Valaques, des Serbes, des Albanais et des Tziganes.

Jusqu'au xe siècle de notre ère, la Macédoine fut assez peuplée. Sa population était alors presque entièrement d'origine grecque ou complètement hellénisée, et l'idiome hellénique était le plus répandu.

Au xe siècle, l'invasion bulgare et les guerres qui en furent la conséquence lui enlevèrent, avec sa prospérité, la plus grande partie de ses habitants.

Au xive siècle, la conquête serbe ne fit qu'accélérer la dépopulation.

Enfin, à partir du xve siècle, la domination turque, qui n'a jamais cessé depuis lors, continua à produire le même effet déprimant, si bien qu'à la fin du xviiie siècle, l'intérieur du pays était presque désert.

C'est alors que commença à se produire en Macédoine un phénomène ethnologique qui est appelé à exercer l'influence la plus considérable sur les destinées de la péninsule des Balkans : nous voulons parler de l'expansion de la race bulgare.

Ce fait est d'une telle importance, tant au point de vue purement géographique que par les conséquences politiques qu'il peut entraîner, qu'il est nécessaire d'en bien préciser l'origine et l'étendue,

Au xve siècle, lorsque la Macédoine tomba au pouvoir des Turcs, les Bulgares ne constituaient, dans ce pays, qu'une minorité tout à fait infime. Il y en eut qui embrassèrent l'islamisme. Ceux qui étaient restés chrétiens vécurent avec les Grecs, dont souvent ils empruntaient la langue ; on pouvait donc les considérer comme à peu près hellénisés.

Cet état de choses se prolongea pendant près de trois cents ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin du xviiie siècle.

A cette époque, comme nous venons de le dire, la Macédoine était en partie dépeuplée, — si bien que de vastes domaines appartenant soit aux Grecs, soit aux Turcs, restaient incultes, faute de bras pour les mettre en valeur. Les Grecs préféraient s'adonner au commerce et résidaient principalement dans les villes et dans les cantons avoisinant la mer, — tandis que la Haute-Macédoine restait presque déserte.

Ce concours de circonstances détermina un événement insignifiant en apparence, mais gros de conséquences pour l'avenir, ainsi qu'on va en juger.

Les propriétaires fonciers de la Haute-Macédoine, dont les terres étaient situées dans le voisinage de la frontière de la Bulgarie, eurent l'occasion d'apprécier les avantages que présentait l'emploi des Bulgares, qui sont des travailleurs infatigables, d'une docilité parfaite et se contentant d'un modeste salaire. Ils eurent recours à eux.

C'est de cette façon que, vers la fin du xviiie siècle, les Bulgares firent leur première apparition pacifique en Macédoine : c'était exclusivement en qualité d'ouvriers agricoles *temporaires*. Chaque année, plusieurs milliers d'entre eux venaient s'engager au moment des travaux des champs ; puis, dès que la moisson était terminée, ils s'en retournaient chez eux.

Toutefois, au bout d'un certain temps, ils se fixèrent définitivement, avec leurs familles, dans le

pays où auparavant ils venaient seulement pour travailler, et de nombreux villages bulgares ne tardèrent pas à s'élever en Macédoine.

Dans ce nouveau milieu, les qualités naturelles du Bulgare n'allaient pas tarder à entrer en jeu et à lui assurer une supérioriré marquée sur les autres races du pays. En effet, le Bulgare est essentiellement économe. Dès qu'il a amassé un pécule, son ambition est d'acquérir un lopin de terre et de le cultiver pour son propre compte. Les circonstances locales ne pouvaient que favoriser cette tendance, car, les Grecs et les Turcs, détenteurs de la propriété foncière, étant presque toujours endettés, rien ne fut plus aisé, pour le Bulgare, que d'acquérir les terres hypothéquées.

C'est ainsi que, peu à peu, la plupart des vastes domaines de l'intérieur du pays ont été morcelés; sauf dans le midi et sur le littoral, la grande propriété a presque complètement disparu pour faire place à la petite. Cette révolution économique radicale, qui s'est opérée par la seule force des choses, a porté un coup terrible à la race grecque. Depuis cent ans, les Grecs n'ont pas cessé de reculer devant l'invasion pacifique des Bulgares. A l'heure actuelle, ils ont en quelque sorte disparu de la Haute-Macédoine et n'y existent plus qu'à l'état d'exception. Toute cette région est devenue un pays bulgare par la race, par la langue et par les mœurs. L'idiome hellénique y est à peu près inconnu.

Mais l'élément bulgare ne s'arrête pas là : il déborde sur la Basse-Macédoine, envahissant la vallée du Vardar et le cours inférieur de la Strouma, et ce courant ne fait que s'accélérer de plus en plus.

FEMMES BULGARES DES ENVIRONS DE MONASTIR.

D'après un dessin d'Alphonse de Neuville.

Signalons, en passant, que ce mouvement n'est pas particulier à la Macédoine : il se produit aussi dans la Thrace. Le pays de Philippopoli, qui a formé la province de la Roumélie orientale, était grec jadis; — aujourd'hui, il est complètement bulgare : sur un million d'habitants, il n'y a que 50 000 Grecs. A Andrinople, ville de 100 000 habitants, il y a 30 000 Musulmans, 30 000 Grecs, 30 000 Bulgares, 8 000 Juifs, 2 000 Arméniens, — c'est-à-dire autant de Bulgares que de Grecs.

Pour en revenir à la Macédoine, il est bien évident que ce pays se *bulgarise* avec une extrême rapidité. Même dans la Basse-Macédoine, les Grecs, quoique formant un groupe compact, ne sont plus la majorité. Dans la partie qui s'étend depuis la frontière de la Thessalie jusqu'aux lacs Kastoria et Kaliari, ils constituent incontestablement la presque totalité de la population; — sur les côtes, dans la Chalcidique et dans le district de Seres, ils sont l'immense majorité. Mais, au fur et à mesure que l'on se dirige vers le nord, l'élément grec disparaît peu à peu pour faire place à l'élément bulgare, qui est déjà prédominant à la hauteur de Melnik, — et cependant cette dernière ville est située dans la Basse-Macédoine.

On peut donc, dès aujourd'hui, prévoir le moment où les Grecs en seront réduits aux cantons voisins de la Thessalie, à la Chalcidique et à quelques villes maritimes.

A l'heure actuelle, en dépit des statistiques intéressées publiées à Athènes, on ne peut évaluer leur nombre, dans toute l'étendue de la Macédoine, à plus de 350 000.

Ce qui les sauve, c'est qu'ils constituent indubitablement la race la plus instruite, la plus policée et la plus remuante. Ce sont encore eux qui détiennent, avec les Turcs, la plus grande partie de la propriété foncière. Aussi leur influence est-elle considérable et se fait-elle vivement sentir.

Le nombre des Bulgares établis en Macédoine dépasse certainement aujourd'hui de beaucoup le chiffre de 500 000. Ils appartiennent à une race féconde, douée, nous l'avons dit, des plus sérieuses qualités; même ceux d'entre eux, qui, en quantité assez considérable, sont devenus propriétaires, ont gardé leurs mœurs primitives et, sauf de rares exceptions, sont restés paysans. Ils sont agriculteurs nés, et excellent dans le jardinage et l'élevage des bestiaux. Il en est peu qui se livrent au commerce et à l'industrie.

Dans les villages, ils n'habitent guère que des huttes sans étage, sur la terre battue, sans fenêtres, éclairées seulement par une ou deux portes surbaissées. Mais, dans les principaux centres, les demeures des propriétaires aisés sont à peu près disposées comme celles des Grecs et des Musulmans.

D'ailleurs, depuis un certain nombre d'années, la situation générale des Bulgares s'améliore. C'est une race en progrès, pleine de vitalité et d'avenir.

On ne peut en dire autant des Musulmans de la Macédoine, évalués à environ 600 000. D'une part, ils forment des groupes considérables dans les plaines situées au pied des monts Rhodope; — d'autre part, ils constituent une grande partie de la population des villes dans la Haute-Macédoine.

(*A suivre.*)

La Chambre hygiénique d'hôtel du « Touring-Club ».

L'Exposition du Cycle et de l'Automobile, qui s'est tenue à Paris pendant le mois de décembre 1902, a été, pour la « Chambre hygiénique d'hôtel » du Touring-Club, l'occasion d'un beau succès, rehaussé des félicitations du Président de la République.

Depuis sa fondation, le Touring-Club, qui exerce son activité dans tous les sens, s'est attaché aux questions de l'hygiène en voyage avec une confiante ténacité; à force d'éloquence, de propagande, d'encouragements de toute nature, il a obtenu et obtiendra des hôteliers de France (dont le plus grand nombre ne demandent qu'à être convaincus) l'adoption de cette chambre, qui marque positivement une étape dans l'histoire de la civilisation.

La prétention si légitime d'avoir une chambre saine semblait ne devoir pas rencontrer beaucoup d'obstacles sur son chemin. Mais la façon dont le Touring-Club voulait atteindre son but constituait une véritable révolution dans l'ameublement des hôtels. Renoncer à d'antiques préjugés et donner son bel argent pour renouveler son matériel est chose pénible, même à un hôtelier de bonne volonté.

Le Touring-Club se mit en campagne avec un plan concerté par les généraux de l'hygiène médicale, les docteurs Just Championnière, Briand, Gariel, Léon Petit, Marcey et l'architecte de la Société, M. Rives.

Il s'attaqua d'abord aux rideaux de lit, aux papiers, aux tentures, nids à microbes, foyers d'infection; guerre aux tapis fixes, aux sièges rembourrés dont les ressorts, les crins, les tapisseries, les housses sont autant de repaires pour la poussière et les animalcules dangereux! Mort aux moulures, aux lambrequins!

LA CHAMBRE HYGIÉNIQUE D'HOTEL DU « TOURING-CLUB » AVEC SES ANNEXES.

Des voyageurs nombreux défilent avec rapidité, avec un continuel renouvellement dans les chambres d'hôtel; les meilleurs hôtes n'ont pas toujours pour un mobilier de passage le soin qu'ils réservent à leur home personnel; les domestiques d'hôtel ne sont pas toujours les zélateurs dévots d'une méticuleuse propreté. Il faut donc proscrire absolument tout ce que la saleté peut facilement envahir et adopter un matériel dont l'entretien facile devienne presque un plaisir.

A repousser impitoyablement ce qui constitue la beauté convenue d'une chambre, il semble que nous allions hériter d'une cellule de moine.

Jetez les yeux sur la gravure ci-jointe, et vous verrez que le résultat obtenu n'a rien de claustral; qu'il respire au contraire une coquetterie de bon aloi,

une sorte de grâce faite de simplicité et susceptible de plaire à tous.

La pièce est grande. Pour être saine, elle doit être vaste. Le cube d'air respirable exigé dans les hôpitaux est pour chaque personne de 30 mètres cubes. Ce chiffre a paru sensiblement inférieur à celui du cubage normalement utile. Il est désirable d'atteindre un minimum de 45 mètres, ce qui peut donner, par exemple, pour les dimensions de la chambre, les proportions suivantes : largeur 5 mètres, longueur 3 mètres, hauteur 3 mètres.

La fenêtre doit être aussi haute que possible; la zone des rayons lumineux qui chasse l'humidité et les microbes s'étendra plus profondément dans la pièce; les gaz et l'air vicié s'échapperont mieux. Pas de jalousies qui gênent la ventilation et la lumière, et dont les lattes serrées et enroulées les unes sur les autres se remplissent de poussières et se pourrissent. Mettre des volets. Quand ils sont ouverts, ils dégagent complètement le vide de la fenêtre.

La cheminée doit être en marbre, sobre de moulures. Éviter le carrelage qui se brise et devient un réceptacle de poussières. Au plafond, les moulures sont inutiles. Pas de rosaces, pas d'angles en carton-pâte, pas de suspension où les insectes s'installent si volontiers. Le sol sera fait de parquet sans encaustique et régulièrement lavé.

Les trois matières le plus communément employées pour recouvrir les murs sont : l'étoffe, le papier, la peinture.

Il faut écarter radicalement l'étoffe. C'est un des plus redoutables agents de contamination. Elle s'imprègne des odeurs, des microbes de toute nature et les conserve. Il faudrait la passer à l'étuve pour détruire les germes. Dans ces conditions, son emploi est impraticable pour une chambre d'hôtel.

L'adhérence du papier au mur est obtenue par une couche de colle plus ou moins putréfiée. Des cavités se forment dans lesquelles pullulent les insectes parasites. Le changement de papier ne les détruit pas. Le papier, comme l'étoffe, s'imprègne des microbes en suspension dans l'air de la chambre, et si le mur n'est pas parfaitement sec, il se pourrit facilement et se décolle. De plus il n'est pas lavable. Or il faut que les murs d'une chambre soient soigneusement lavés au départ du locataire, atteint peut-être d'une maladie contagieuse, telle que la tuberculose.

Au nom de l'hygiène, c'est la peinture qui s'impose.

On peut employer deux genres de peinture : la peinture à la chaux, économique, mais qu'il faut renouveler au moins deux fois par an; la peinture à l'huile, plus chère, mais plus durable. Cette dernière a sur l'autre le grand avantage de ne point retenir la poussière sur les aspérités et de se laver à l'eau chaude et au savon. La peinture vernissée ou laquée, quel que soit le nom qu'on lui donne, actuellement employée par le Touring-Club, est à base de gomme dure : elle résiste aux variations de température, à l'action des désinfectants usuels, à l'eau de mer, aux acides étendus d'eau.

Agrémentée d'une décoration au pochoir, la muraille devient aussi plaisante à l'œil qu'irréprochablement hygiénique.

Le Comité d'hygiène insiste sur la nécessité d'avoir un lit de cuivre ou de fer et sur la suppression du vieux sommier en bois recouvert de toile et à ressorts, où la poussière et la vermine s'installent et dont la désinfection est si difficile. Qu'on le remplace par le sommier métallique en fils tressés.

Les sièges sont en bois tourné et cannés.

Enfin les ustensiles intimes n'ont pas échappé à la sollicitude du Touring-Club : et les modèles d'où l'hygiène n'exclut pas l'élégance ont été adoptés et prescrits.

On n'a pas oublié la campagne vigoureuse menée par le Touring-Club à l'effet d'obtenir dans les hôtels des W.-C. toujours propres sinon confortables. Les salles de bains aussi ont été étudiées et installées avec une indiscutable compétence.

C'est chose commune et trop souvent, hélas ! justifiée, que de dénigrer les hôtels français en les comparant à ceux que tiennent les Suisses ou les Allemands. Le jour où nos hôteliers se seront tous inspirés des principes d'hygiène formulés par le Touring-Club et auront adopté les chambres et annexes préconisés par cette société, nous n'aurons, sur ce chapitre, plus rien à envier à nos légendaires voisins.

P.-S. Le Touring-Club ne se contente pas de donner des conseils. Il contribue d'une façon aussi efficace à l'amélioration des chambres d'hôtel en procurant aux amateurs des conditions d'achat exceptionnelles. C'est d'ailleurs une œuvre que l'on pourrait dire « de bienfaisance », car non seulement il ne prélève *aucune prime, ni escompte, ni bénéfice* d'aucune sorte, mais encore il prend à sa charge *et paie de ses propres deniers* les frais de port et d'emballage de la plupart des meubles et appareils dont il préconise l'emploi. Des lits tout en cuivre, à dossier cintré d'un type original, sont livrés aux prix de 106 à 122 francs suivant largeur : des lits en fer et cuivre varient de 61 à 75 francs; en fer, ils valent de 27 à 36 francs. Les sommiers coûtent de 32 à 45 francs. Une baignoire en fonte émaillée coûte 100 francs; l'appareil à eau chaude, de 92 à 150 francs. La peinture laquée est fournie au prix de 1 fr. 50 le kilogr. Quant aux appareils sanitaires, on peut se les procurer à des prix variant de 40 à 70 francs.

Au Venezuela. — Un pays où la Révolution est un mal chronique *(fin*[1]*)*.

La masse du peuple vénézuélien ne se mêle pas de politique. Composée d'environ deux millions d'âmes, créoles, Indiens, métis, nègres, *yambos*, cette population sent très bien qu'elle n'a rien à attendre de celui qui gouverne aujourd'hui, pas plus que de celui qui gouvernait hier ou de celui qui gouvernera demain.

C'est dans ses rangs, de préférence dans les

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 4, page 30.

rangs de la population des campagnes, parmi les classes les plus besogneuses, que se recrute l'armée, dite nationale. Les pauvres diables arrachés arbitrairement à leurs foyers, sans droit légal, sans souci de l'équité, demeurent sous les drapeaux aussi longtemps qu'il plaît à leurs chefs de les garder, ayant à souffrir tous les passe-droits, toutes les rapines, toutes les injustices, toutes les cruautés. Il va de soi que les châtiments corporels sont toujours en honneur dans l'armée vénézuélienne. Pour un oui, pour un non, le délinquant est passé par les verges « à la russe », tandis que le bruit des tambours et des clairons étouffe ses cris de douleur.

C'est parmi cette population hétéroclite que se recrutent dans les villes les portefaix, les hommes d'équipe, les terrassiers, les domestiques, les *peones* de toute catégorie. Dans les campagnes, elle fournit les travailleurs aux exploitations de café, de cacao, de canne à sucre, etc.

Une classe à part est celle des *llaneros*, c'est-à-dire des habitants à demi barbares, des *llanos*. Composée d'Indiens, de *mestizos*, de créoles et de quelques blancs, généralement d'origine espagnole, cette population nomade, qui passe sa vie à cheval, et ressemble sous plus d'un rapport aux Boers, dont elle a les mœurs, échappe, dans une certaine mesure, à la tyrannie des politiciens. Pendant la saison sèche, les *llaneros* galopent à travers la plaine, aux trousses de leur bétail, campant en plein air, chassant le pécari, le jaguar, le puma, vivant de gibier et de *carne seca*. Pendant la saison des pluies, ils émigrent vers les hauts plateaux, ou parcourent en pirogue les savanes inondées, poussant devant eux leurs bœufs et leurs chevaux.

Cette vie aventureuse, qui rappelle celle des *cow-boys* des prairies de l'Amérique du Nord, a fini par donner aux *llaneros* une résistance et une audace extraordinaires. Avec leur *machete*, à la lourde poignée d'argent, leur lance au large fer en forme de cœur, sans hampe, leur carabine en bandoulière, leur inséparable *lazo*, dont ils se servent avec une adresse miraculeuse, à l'arçon de la selle, leur large pantalon mexicain (*garasi*), sur lequel flotte une chemise de flanelle, et leur immense chapeau de paille, ce seraient, même pour des Allemands ou des Anglais, des adversaires aussi redoutables que les *burghers* de Dewet ou de Botha. Ce sont eux qui, le plus souvent, jouent le rôle décisif dans les révolutions, quand ils ont trouvé, pour se mettre à leur tête, un chef entreprenant et courageux.

Mais les nouvelles ne vont pas vite dans les *llanos*. Avant que les *vaqueros* aient pu mobiliser et réunir leurs forces éparses, avant même peut-être qu'ils aient su que la patrie est en danger, le médiateur aura eu le temps de rendre sa sentence arbitrale et les escadres combinées celui de regagner leurs ports d'attache.

Rien ne prouve d'ailleurs que dans ce malheureux pays, dévoré par les pires dissensions, nombre de gens ne soient disposés à applaudir au triomphe de l'étranger, s'il faut acheter à ce prix l'écrasement du dictateur et de sa bande!

ÉMILE GAUTIER.

Expédition du Dr Jean Charcot aux Régions arctiques.

Le docteur Jean Charcot prépare une expédition scientifique dont le but est d'explorer les régions arctiques.

C'est au mois de mai que partira l'expédition, et le bâtiment qui la portera est en construction à Saint-Malo. Ce sera un trois-mâts de 400 tonneaux gréé en goélette, de 32 mètres de long.

M. Jean Charcot a préludé à cette exploration, mûrement organisée, par un voyage qu'il a fait l'an dernier à l'île Jean-Mayen et dont nous avons rendu compte.

M. Charcot pense qu'avant de tenter de résoudre le problème de la découverte du pôle Nord, il y a une autre besogne à accomplir au profit de la science en étudiant — aux points de vue de la géologie, de l'histoire naturelle, de la météorologie, de la bactériologie, de l'océanographie et de l'hydrographie — les contrées déjà conquises, qui forment la couronne polaire.

C'est pourquoi son expédition comprendra sept personnes susceptibles de faire d'utiles observations dans ces diverses branches de la science. Il donne l'exemple, puisque, outre les fonctions de médecin du bord, il assumera celles de capitaine qu'il a déjà remplies maintes fois, et s'occupera aussi de bactériologie.

Son expédition est patronnée par l'Académie des sciences, par le Muséum d'histoire naturelle, et par le ministère de l'Instruction publique.

M. Jean Charcot donne le bateau, construit à ses frais et garni de vivres pour dix-huit mois, bien que la durée de l'expédition ne doive pas dépasser six mois. Pour les autres frais, il faut trouver 65 000 francs, qu'on espère réunir sans trop d'efforts.

Quant à l'itinéraire, le voici : on gagnera l'île Jean-Mayen, puis le Spitzberg en suivant les glaces, la terre François-Joseph et le nord-ouest de la Nouvelle-Zemble.

Le bâtiment de M. Jean Charcot s'appellera le *Pourquoi pas?*... ce qui répond, semble-t-il, à la question de la découverte du Pôle.

J. Lecornu. — *La Navigation aérienne*. Un fort volume grand in-8°. Librairie Nony et Cie, 63, boulevard Saint-Germain, Paris.

La Navigation aérienne est le livre attendu en cette époque de « Dirigeables ». L'ouvrage de M. Lecornu est, sous une forme attrayante, l'histoire documentaire et anecdotique d'une science qui compte tant de grands noms et aussi, hélas! tant de victimes.

Les Précurseurs, les Montgolfier, le Siège de Paris, les Grands Dirigeables et le Sport aérien, telles sont les principales divisions de cette publication qui intéressera les lecteurs de tout âge.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

DEUTSCHE RUNDSCHAU

Berlin.

Souffrances Coloniales

Le titre de l'article de M. von Brandt, que nous analysons ici, devrait être plutôt : *Colonies en souffrance*. Il s'agit des colonies allemandes. Nous leur avons toujours accordé, dans nos résumés de revues étrangères, une attention justifiée et par l'effort colonial déployé par le Gouvernement allemand, et par un légitime sentiment d'émulation qui ne saurait laisser indifférent aucun bon Français.

Mais, somme toute, le peuple allemand n'est pas content. Le Reichstag murmure de voir les crédits coloniaux de l'Empire s'enfler à chaque exercice. Et cette mauvaise humeur s'explique d'autant mieux que les subsides impériaux ne représentent pas entièrement les sacrifices de l'Empire en faveur des colonies. Aux dépenses officielles, il faut joindre d'autres sommes inscrites dans différents budgets : ceux de l'armée, de la marine, pour l'entretien, par exemple, des flottilles des lacs Nyassa et Tanganyika.

Le commerce, il est vrai, n'a cessé de s'accroître dans les colonies allemandes. S'élevant à 28 millions de marcs en 1892, il a atteint 47 millions en 1899. Mais l'Allemagne ne figure que pour la moitié dans ces sommes-là. L'exportation de ces régions sans industrie se borne à quelques produits agricoles, et l'importation ne consiste guère qu'en armes hors d'usage, en petits couteaux, en cotonnades et en eaux-de-vie de basse qualité, qui empoisonnent les nègres. Ce dernier article est même le seul dont l'importation tende à augmenter!

M. von Brandt a été longtemps, comme Bismarck, partisan de l'expansion coloniale. Il reconnaît aujourd'hui qu'on s'est peut-être trop pressé de proclamer que les colonies fussent une nécessité pour l'Allemagne.

La faute de ce que nous appelons un défaut de maturité coloniale, dit-il, n'est pas seulement imputable à la masse du peuple allemand, mais à beaucoup de ses dirigeants. Les colonies ne se sont pas encore jointes, en grandissant, avec la chair et le sang de notre existence et de notre développement nationaux. Au contraire, elles sont plus ou moins le jouet d'une excitation passagère, qu'on met de côté dès que l'attrait de la nouveauté a disparu et que la question des dépenses et des autres responsabilités à endosser se fait sentir d'une manière désagréable. Le baron de Sedlitz indique le militarisme et la conduite des missionnaires comme les causes les plus importantes des insuccès allemands dans l'Est africain, et en déduit cette remarque qu'il paraît plus que douteux que l'Allemagne ait déjà appris à bien administrer des colonies tropicales.

Quant à la question religieuse, la décision du Conseil colonial de l'Empire de n'accorder aucune subvention gouvernementale aux écoles mahométanes fut, au sens de M. von Brandt, une faute politique; plus que cela : une totale méconnaissance des devoirs que chaque État a à remplir dans ses colonies. D'abord éduquer, ensuite convertir.

En ce qui regarde le militarisme, M. von Brandt appelle les troupes de défense « des plaies dévorantes de nos colonies ». Un autre ver rongeur a empêché le bouton de fleurir. Un vieux dicton prétend que là où deux Allemands sont ensemble, ils ont trois opinions différentes. Sous le fardeau de ceux qui se disputent pour diriger succombe toute l'organisation coloniale.

L'auteur se plaint ensuite de ce que les capitaux allemands ne veulent pas s'engager aux colonies. En outre, elles suffoquent d'une pléthore d'employés, de décrets et d'écrivasseries.

L'Allemagne doit-elle avouer son impuissance de faire prospérer ses colonies? L'auteur de l'article propose un remède : si l'Empire passait ses colonies à la Prusse, celle-ci pourrait les sauver du danger imminent de la stagnation.

Tel autre oracle colonial est d'un autre avis : voyant que les Allemands ne réussissent guère à s'établir dans des pays entièrement neufs, il préconise le retour aux anciennes traditions. Au lieu de se fixer dans des pays où ils sont perdus pour l'Empire, il les engage à s'établir dans des lieux où leurs compatriotes forment déjà des noyaux importants, dans de vieux pays riches, comme la Chine ou la Turquie, où le Gouvernement est vermoulu.

SEMAINE LITTÉRAIRE

Genève.

En Herzégovine

L'auteur de cet article, qui signe du pseudonyme de Mme Noëlle Roger, est la femme d'un savant distingué, M. Eugène Pittard, dont nous avons, ici même, signalé les remarquables travaux sur l'ethnographie des populations alpestres. Les notes que nous analysons, prises au cours d'un voyage en Herzégovine, unissent au charme et au relief des peintures la précision scientifique nécessaire. Quelques citations feront mieux que justifier notre jugement; elles nous feront apparaître, avec la magie des choses vues et bien vues, un des coins les plus pittoresques de l'Europe musulmane.

Tout à coup, les montagnes de l'Herzégovine surgissent en face de nous, vaporeuses au soleil couchant. La Narenta coule, limpide, sur son lit blanc. Des grenadiers aux fleurs rouges, des figuiers se penchent sur les flots. Les maisonnettes se rapprochent, s'entourent de cultures de maïs. Les paysans, étendus sous leurs figuiers, dorment.

Les forts qui dominent Mostar, la première ville d'Herzégovine où nous nous arrêtons, se silhouettent sur les montagnes. Au bout du plateau, nous apercevons dans un flamboiement de soleil des taches rouges et blanches, des maisons, d'innombrables minarets dressés comme des barres de lumière.

La première impression, en quittant la gare, fut celle d'une brûlure.

Toute blanche, dans l'aveuglant soleil, la ville flambait entre ses montagnes de calcaire qui lui renvoyaient leur chaleur. Languissamment nous remontions la grande rue. Et peu à peu l'intérêt est venu. Mostar nous a pris, nous nous sommes passionnés pour cette petite ville ardente, toute en clartés, et qui appelle la lumière.

Nous avons suivi les ruelles, éclatantes et silencieuses, où les maisonnettes musulmanes, aux fenêtres grillées de bois, s'entourent d'une cour discrète, close de hauts murs. Parfois, l'entrebâillement d'une porte laisse apercevoir des berceaux de vigne, des mûriers, des fleurs. Des coins d'anciens cimetières turcs dorment sous des grenadiers. De vieux arbres abritent les mosquées. Les minarets sont entièrement blancs avec des arabesques de pierre sculptées sous leurs galeries. Des moulins anciens enjambent par trois arches les petites rivières échappées par la ville.

Les échoppes, serrées les unes contre les autres, envahissent des ruelles entières. Des groupes d'acheteurs, des marchands ambulants défilent, et, dans la lumière déjà oblique, les amoncellements de légumes et de fruits, les épis de maïs, les tomates, toutes les étoffes claires, les vêtements blancs des jeunes filles catholiques, les turbans, les ceintures écarlates, chatoient et resplendissent.

L'auteur raconte qu'il est entré dans une cour dissimulée entre une mosquée et des établis de forgerons. Un ruisseau la traversait en diagonale. Penchés autour, une douzaine de Musulmans s'y lavaient le visage, les mains, les pieds, puis, se redressant un à un, ils s'en allaient faire leur prière.

Mme Roger nous dépeint à merveille les maisons de la ville, dégringolant jusqu'à la rivière, charmantes, débraillées, narguant la régularité banale; les figuiers noueux, qui jettent sur la blancheur des façades les larges découpures de leur feuillage et tordent leurs branches qui enlacent les murailles, ou qui plongent dans l'eau claire. Il se dégageait de toute cette scène une délicieuse impression de fraîcheur et de paix. Les minarets, maintenant, se dressaient comme des aiguilles bleues. Des silhouettes mystérieuses de femmes musulmanes se glissaient, muettes et rapides, dans le crépuscule; elles étaient voilées, couvertes de manteaux sombres, et le front protégé comme par un abat-jour de drap.

Citons encore un joli tableau :

Nous pénétrons dans un café turc, sous des grenadiers fleuris. De vieux Musulmans, à barbes blanches, les notables de Mostar, entrent les uns après les autres. Ils viennent de la mosquée. Ils laissent tomber leurs babouches sous le banc, s'assoient, les jambes croisées, commandent des cafés et des limonades. Ils sont beaux, d'une grande noblesse de gestes et d'attitudes. Immobiles, graves, sans élever la voix, ils s'entretiennent jusqu'au souper, s'attristant de la civilisation avançante, des mosquées qu'on détruit, des jeunes Turcs qui déjà se mettent à boire du vin et de l'eau-de-vie, se laissant souiller par le contact des chrétiens.

L'un d'entre eux, le plus âgé, a fait apporter pour nous du café et des cigarettes. Et comme nous le remercions, il répond que c'est une chose toute naturelle, le moins qu'on puisse offrir à des étrangers.

Et nous évoquons le souvenir d'un café d'Occident, les airs pincés, les ricanements, les bassesses ou la morgue vis-à-vis de l'étranger qu'on dévisage!

Mombaz et le Chemin de fer de l'Ouganda[1].

M. Chamberlain, au cours de son voyage triomphal au Cap, a fait escale à Mombaz, où il a pris la voie ferrée de l'Ouganda, ouverte il y a un an. Mombaz, capitale de l' « East Africa Protectorate », hier encore station complètement ignorée, va devenir une des escales les plus importantes de la côte orientale d'Afrique, et M. Chamberlain a tenu sans doute à l'affirmer.

On sait que l'Angleterre se montre disposée à mettre à profit la période de paix, marquant la cessation des hostilités boers, pour accomplir le vaste programme qu'elle s'est tracé à l'égard du continent noir. Ce projet consiste à relier au bassin du Nil, sur le point de devenir un fleuve britannique, les colonies du sud anciennement ou récemment converties à l'impérialisme.

Le « Colonial Office » estime que l'occupation d'un pays se fait plus aisément en ouvrant des voies de communication qu'en envoyant des expéditions militaires; aussi, la construction de la ligne ferrée du Cap au Caire est-elle devenue son objectif principal. A cet effet, la Compagnie de la Chartered, c'est-à-dire la « British South Africa Company », a décidé une dépense de 50 millions pour l'achèvement du chemin de fer jusqu'aux Victoria Falls, et au nord du Zambèze sur une distance de 300 milles. L'artère grandiose doit parcourir le Centre Africain en utilisant les grands lacs intérieurs; elle détachera des embranchements annexes sur la mer pour aboutir à Port-Natal, Lourenço-Marquès, Beira, la baie de Tomba et Mombaz.

LA GARE DE KILINDINI, PRÈS DE MOMBAZ.

D'après une photographie.

Ce dernier affluent peut être considéré sinon comme le plus rémunérateur, du moins comme le plus utile. Un des grands obstacles à l'établissement du réseau africain est le passage des marais s'étendant sur les bords du haut Nil. La ligne de Mombaz aura pour but de fournir aux ingénieurs chargés de cette partie du tracé, des moyens de transport rapides et économiques.

Au point de vue stratégique, la voie ferrée de Mombaz ne s'imposait pas moins. La possession de l'Égypte dépend de la suprématie sur les sources du fleuve dont elle est tributaire, et les Anglais pensaient avec raison que celui qui occuperait l'Ouganda, compris entre le lac Nyanza et les lacs Albert, serait le maître de l'Afrique du nord.

Il est admirable de constater avec quelle adresse ils ont mené à bien l'entreprise dont ils avaient si bien compris la nécessité.

La chute de l'île Zanzibar avait entraîné celle de la côte continentale, dépendant du sultanat, depuis Tanga jusqu'à la rivière Tuba. Les Anglais n'osèrent point de prime abord y établir leur protectorat. Ils confièrent l'Est-Africain à une compagnie à charte, chargée de donner les premiers coups de sonde. Les fonds furent trouvés bons. En 1895, sous prétexte que la Compagnie se montrait impuissante, la métropole lui enleva ses droits et privilèges, et se substitua tout naturellement à elle. Les indigènes acceptèrent leur nouvelle situation sans provoquer le moindre trouble.

1. Voir *à Travers le Monde*, 4 nov. 1899 et 12 avril 1902.

Le Gouvernement de Sa Gracieuse Majesté, apprenant peu après que la France projetait de prendre position aux sources du Nil, décida la construction immédiate du chemin de fer de Mombaz au lac Nyanza. Il importait de s'établir le plus tôt possible dans l'Ouganda. Une société américaine, offrant les meilleures conditions, fut déclarée adjudicataire. En même temps que Marchand partait de l'Oubanghi avec ses Soudanais, les premiers rails se posaient, destinés à assurer aux Anglais la conquête pacifique de la fertile province équatoriale.

UNE AVENUE A MOMBAZ, DANS LA VILLE EUROPÉENNE.

D'après une photographie.

Pour se rendre compte des difficultés qui contrariaient les desseins des constructeurs, il faut songer que la ligne ferrée devait franchir une zone de 584 milles (935 kilomètres) de Mombaz à Port-Florence, gare terminus située sur le lac. Les pays traversés, déserts stériles ou steppes incultes, n'offraient aucune ressource. Il fallait en outre lutter contre de redoutables ennemis : le climat torride et fiévreux par 3 degrés de latitude sud, et la tribu guerrière des Massaïs, sans compter les animaux féroces qui pullulent dans la contrée. Enfin, les travaux en eux-mêmes présentaient de grosses difficultés. Il s'agissait de couper la chaîne montagneuse du Kilima-Ndjaro sur une certaine largeur, et d'atteindre à Nairobi une altitude de 1 500 mètres.

UN TRAIN DE SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUGANDA FRANCHISSANT UN PONT.

D'après une photographie.

Ces obstacles ne rebutèrent point les auteurs du projet. Ils avaient fait d'avance le sacrifice de crédits élevés ; l'Inde leur fournit une chose plus précieuse, la main-d'œuvre. Des milliers d'Indiens miséreux furent transplantés à Mombaz pour être mis à la disposition de la Compagnie. Grâce à cette circonstance le travail s'exécuta avec promptitude.

Pour gagner du temps, on se contenta de poser les rails sur les traverses ; au lieu d'attaquer la montagne directement, on la grimpa en zigzags ; on évita les ouvrages d'art en traçant des courbes ; on fit, en quelque sorte, une ligne provisoire.

Six ans ne s'étaient point écoulés que déjà on touchait au but. Cette réussite ne suffisait point à l'exigence du haut commissaire. Il poussa les entrepreneurs afin d'obtenir d'eux que le chemin de fer fût ouvert sur tout son parcours pour la Noël de 1901. Les équipes de travailleurs ayant été doublées, les derniers milles s'exécutèrent à raison de 2 par jour. Si l'on réfléchit que ceci se passait au fond de l'Afrique, on ne peut s'empêcher d'admirer un pareil tour de force.

Le jour de Noël 1901, un train de plaisir à prix réduits amena les voyageurs de l'*Uganda Railway* aux courses de chevaux de Nairobi, ou bien les déposa sur les rivages humides du lac Nyanza. Ainsi, cette région mystérieuse que les cartes géographiques ne mentionnaient que pour mémoire, il y a quelques années, devenait accessible au public. Il suffisait de prendre un ticket au guichet de la gare de Kilindini et de monter dans le train, pour descendre trois ou quatre jours après à Port-Florence. De là un bateau pouvait conduire quiconque le désirait de l'autre côté du lac, dans la province de l'Ouganda.

Un tel voyage s'exécute, du reste, confortablement. Les premières classes sont pourvues de couchettes en maroquin, fraîches et moelleuses, et sont desservies par un dining-room et une cuisine. On n'en pouvait pas moins attendre des Anglo-Saxons. La route ne manque point de pittoresque. Vous croisez des troupeaux de zèbres, d'antilopes et d'autruches ; des singes de toute dimension vous regardent passer de l'air amusé de nos gamins qui

s'accoudent aux barrières. Parfois le profil fantastique d'une girafe ou les cornes d'un gnû, à barbe blanche, se découpent sur l'horizon d'or. Il arrive que le mécanicien soit obligé de s'arrêter pour permettre à un rhinocéros, un éléphant, un buffle de dégager la voie. On raconte même qu'une nuit, un wagon, stoppé, reçut une visite fatale. Ce fut celle d'un vieux lion grisâtre, venu pour cueillir un chasseur endormi dans son sleeping. Depuis cet événement, l'administration a fait grillager les portières pour éviter l'entrée intempestive de pareils maraudeurs.

Au mois d'avril 1902, le chemin de fer partait tous les deux jours de Mombaz pour Nokurce, à 447 milles, et continuait une fois par semaine jusqu'à Port-Florence; mais des trains de marchandises circulaient journellement. Depuis le mois d'août, le service doit se faire trois fois par semaine avec Port-Florence.

Il serait exagéré de prétendre qu'il ne survient point de retards ni d'avaries dans la marche du service, surtout vers la fin de la ligne. De plus, la locomotive perd beaucoup de temps à manœuvrer à l'issue de chaque zigzag pour tourner et repartir dans une direction nouvelle. Ces inconvénients disparaîtront lorsque les concessionnaires, par le redressement des courbes et l'édification des ouvrages d'art, auront rempli les conditions de leur marché. Il sera aussi simple de se rendre de Mombaz au lac Nyanza que d'aller de Paris à Vienne.

UNE RUE DANS LE QUARTIER ARABE DE MOMBAZ.

D'après une photographie.

Nous avons dit que l'Uganda Railway était avant tout un chemin de fer d'intérêt diplomatique; il a valu à l'Angleterre la souveraineté incontestée de tout le Centre Africain, et cet avantage considérable lui coûte actuellement 6 millions de livres à peine (150 000 000 fr.). Cependant la ligne est appelée à satisfaire d'importants services commerciaux, en permettant l'acheminement des produits de l'intérieur (ivoire, caoutchouc, gomme, corne, etc.), sur Mombaz, dont le port Ouest de Kilindini est excellent pour les vapeurs de tous les tonnages. Mombaz est relié à Bombay par un service de cargo-boats; les navires de la Compagnie allemande y font escale; enfin le *Juba*, petit bâtiment battant pavillon du protectorat, correspond avec le courrier des Messageries maritimes passant une fois par mois à Zanzibar. La durée totale du voyage entre la capitale de l'East Africa Protectorate et Marseille est ainsi de vingt jours. En 1901, la douane a enregistré un chiffre d'importations s'élevant à 5 millions de roupies (8 500 000 fr. environ); les exportations correspondantes atteignaient 2 740 000 francs. Mais il est probable que le commerce s'accroîtra dans de fortes proportions avec la mise en valeur de l'Ouganda.

Une portion notable du trafic de Mombaz, consistant surtout en ivoire et en caoutchouc, transite par la voie ferrée; le mouvement des voyageurs se montre assez actif. Voici quelques idées des taxes perçues, en 1901, à un moment où les trains ne fonctionnaient qu'irrégulièrement.

	Valeur des taxes évaluées en roupies (1 fr. 70)		Milles ouverts à la circulation	
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
Février . .	29 021	58 597	446	475
Avril . . .	41 402	68 460	»	»
Juin . . .	55 224	81 447	448	490
Décembre.	32 125	61 591	»	»

La Compagnie compte beaucoup sur les taxes provenant du fait des passagers. Combien de touristes ne seront-ils pas, en effet, tentés par l'attrait d'une excursion aux sources du Nil? Mais ce sont les chasseurs qui fourniront surtout les plus belles recettes.

Le but du Gouvernement du Protectorat serait de constituer dans l'East-Africa, pays naturellement giboyeux, une sorte de réserve de chasse pour servir de rendez-vous aux sportsmen du monde entier, friands des grandes battues.

Un règlement « game's regulation » des premiers droits de chasse 1900 et 15 avril 1901, portant la signature du haut commissaire spécial, et contresigné par le haut commissaire de l'Ouganda, interdit, sous peine de 1 000 roupies d'amende (1 700 fr.), la destruction des animaux, mâle et femelle, suivant le cas, dont les espèces sont rares, fixe le droit de chasse à 750 roupies pour les étrangers, 450 roupies pour les colons et 150 roupies pour les fonctionnaires; désigne enfin à chaque catégorie de porteurs de licence les bêtes qu'il est possible d'abattre en douze mois (2 éléphants, 2 rhinocéros, 10 hippopotames, 10 chimpanzés, etc.). L'administration ne répond point du tableau et ne rend point l'argent en cas d'insuccès. Des amendes sont édictées contre les contrevenants. La douane, en exerçant sur l'exportation des dépouilles un contrôle très sérieux, s'assure que les articles des « game's regulation » ont bien été observés. Un paragraphe insidieux admet, il est vrai, le cas de légitime défense comme excuse valable des coups heureux excédant les limites assignées, ce qui autorise pas mal de tours de faveur. Il reste, en outre, comme

ressource suprême à l'adroit tireur qui s'est offert son lot de pachydermes et d'herbivores, de s'essayer sur les lions, les panthères et les hyènes, dont la poursuite, loin d'être entravée, bénéficie au contraire de primes assez rondes.

L'Angleterre ne destine pas seulement son chemin de fer à des millionnaires oisifs; elle y attend encore des colons et des commerçants. L'Ouganda et les montagnes de Nairobi, sur une large superficie, sont des régions fertiles où l'Européen vit bien. Le caoutchouc, le café et généralement toutes les cultures équatoriales s'y développent. Des caravanes d'ivoire s'y formeront. L'élevage y donne déjà de bons résultats, car les bœufs y viennent de belle espèce, et enfin la mouche tsé-tsé, cause de la perte des troupeaux, y est fort rare.

Ainsi, de mornes plaines qui, depuis des milliers d'années dormaient sous les rayons brûlants du soleil, vont se transformer, comme si elles venaient d'être touchées par la baguette d'une fée. Déjà, depuis l'ouverture de la ligne du lac Nyanza, leur avenir se dessine, l'achèvement de la voie du Cap au Caire va leur assurer une irrésistible vitalité.

Cette entreprise lente, progressive, persévérante, dans un pays dont on a pressenti l'importance longtemps à l'avance, cette conquête d'une zone immense, opérée sans le secours des baïonnettes, tout cela est un exemple à proposer aux peuples qui rêvent d'expansion coloniale.

L'Ouganda et l'East Africa Protectorate se trouvent dans la même condition internationale : ce ne sont point des colonies de la couronne. Théoriquement, elles sont réglées par leurs anciennes lois constitutionnelles, et les indigènes sont jugés par les tribunaux du sultan[1]. Le Royaume Uni délègue auprès du Gouvernement local un commissaire, ayant le titre de consul, chargé de représenter le Protectorat aux yeux des puissances étrangères, et de veiller à la sécurité des relations commerciales. Chaque commissaire se voit secondé par un personnel très restreint; les fonctionnaires sont réduits à leur strict minimum, et la force armée ne comprend que quelques bataillons de tirailleurs soudanais. Ces soldats, disséminés dans des blockhaus, suffisent à assurer une paix absolue. Les deux possessions qui nous occupent sont réunies sous l'autorité du haut commissaire, sir Charles Eliot, écrivain distingué. Zanzibar dépend de sa surveillance, mais il y séjourne rarement. Ce mépris pour une ville de cent mille âmes qui centralise les affaires de la côte orientale d'Afrique, pourrait surprendre. Il est cependant très raisonné. Zanzibar a fait son temps. Son importance se justifiait jadis, en tant qu'entrepôt général des exportations et comme marché d'esclaves. Cette dernière utilité a disparu avec l'abolition de la traite, et la navigation est devenue assez sûre, assez active dans la mer des Indes pour que l'on tende de plus en plus à s'affranchir de l'intermédiaire de l'île souveraine. Alors que Zanzibar est en décadence, l'activité commerciale grandit entre les deux lacs.

Ainsi se déplace le mouvement économique du monde. Mombaz, la cité superbe dont l'histoire fut illustre dans ces parages, Mombaz, le boulevard suprême de la défense des Arabes contre les Portugais, s'apprête après trois siècles de léthargie à voler d'un nouvel essor sous l'égide de l'Angleterre.

Il est probable que le voyage de M. Chamberlain à Mombaz se rattache à quelque idée d'annexion définitive. Maintenant le Protectorat a fait ses preuves, les fruits sont mûrs pour la moisson; n'est-ce pas le moment propice d'amener le pavillon écarlate d'un sultan fantoche pour démasquer les couleurs d'Édouard VII?

R. M.

1. A Mombaz, les indigènes peuvent adresser leurs plaintes contre les lois anglaises à un délégué du sultan appelé liwali, mais ils usent généralement peu de cette faculté.

Le Naufrage de l'« Elingamite ».

Un radeau errant pendant six jours et demi avec dix-huit personnes, sans vivres.

Les derniers courriers de Nouvelle-Zélande nous apportent d'horribles détails sur le naufrage du steamer anglais l'*Elingamite*, qui, par un brouillard intense, est allé heurter contre des rochers à fleur d'eau, au large du cap Maria, dans l'archipel des Trois-Rois, voisin de la Tasmanie. Dès que la nouvelle en parvint à Auckland, trois navires furent envoyés à la recherche des canots et des radeaux où s'étaient jetés les naufragés. Après avoir cherché vainement dans les eaux septentrionales des Trois-Rois, l'expédition de secours se dirigea vers le sud de ce groupe d'îles. Là, un radeau fut signalé. Il portait huit naufragés, c'est-à-dire moins de la moitié des malheureux qui y avaient pris place au moment où l'*Elingamite* disparaissait sous les flots. Un seul des survivants était encore en état de prononcer quelques paroles.

Pendant les six jours et demi que le radeau erra sur la mer, les naufragés n'eurent pour se soutenir que quelques pommes à partager entre dix-huit! Mais la faim n'était rien : la soif leur fit endurer d'horribles souffrances. Plusieurs, n'y pouvant plus tenir, avalèrent de l'eau de mer, à longs traits, bien que les plus raisonnables les missent en garde contre les funestes conséquences de cet acte de désespoir.

Au plus fort de leur détresse, ils aperçurent une nuit les feux d'un steamer ; ils appelèrent à grands cris pour attirer l'attention. Le vaisseau sembla y prendre garde, car un canot fut mis à la mer et se dirigea de leur côté, en promenant une lanterne de toutes parts. C'était le salut. Hélas! le canot ne parvint pas à les découvrir; il regagna le navire, dont les feux disparurent bientôt à l'horizon!

Le lendemain de cette terrible nuit, un des passagers devint fou et se précipita dans la mer. Les neuf autres étaient morts de faim. D'ailleurs, les huit survivants n'étaient plus guère éloignés de la même issue fatale, lorsque l'expédition de secours eut le bonheur de les recueillir.

L'Exposition d'Hanoï et l'Indo-Chine française.

L'Exposition internationale d'Hanoï a été inaugurée le 16 novembre dernier. Elle groupe à la fois des produits de l'agriculture et de l'industrie de cette colonie, ceux de la mère-patrie et des États de l'Extrême Orient. Organisée par le Gouvernement de l'Indo-Chine et plus spécialement par M. Doumer, gouverneur général de 1896 à 1902, elle est le couronnement de l'œuvre colonisatrice accomplie depuis quelques années en Cochinchine, au Cambodge, en Annam, au Laos, et surtout au Tonkin, dans ces vastes contrées qui comptent 16 millions d'habitants répartis sur 700 000 kilomètres carrés.

En un rapport documenté, accompagné de nombreuses pièces annexes, M. Doumer a récemment exposé, dans tous ses détails, cette œuvre dont il a été un des principaux artisans. Et il n'est pas sans intérêt de résumer les renseignements que nous fournit ce gros volume et d'en tirer une conclusion.

A la fin de l'année 1896, la situation de l'Indo-Chine française laissait fort à désirer : la pacification était incomplète, l'organisation administrative rudimentaire, l'état des finances précaire, l'activité économique quasi nulle. Les six années du gouvernement de M. Doumer ont très sensiblement amélioré cette situation, et elles l'ont même, à certains points de vue, radicalement modifiée.

Les réformes financières opérées depuis cinq ans ont transformé en excédents de recettes les déficits habituels des budgets des cinq régions qui constituent l'Indo-Chine française. Grâce à ces excédents, des caisses de réserve ont été créées; d'autre part, un budget général de l'Indo-Chine, distinct des budgets régionaux et alimenté par les contributions indirectes, a été institué. Il pourvoit aux services et travaux d'intérêt général. En 1901, les excédents réunis des budgets atteignaient 8 millions et demi de francs, les caisses de réserve contenaient 30 millions.

Ces résultats financiers heureux ont été dus en partie aux progrès commerciaux de l'Indo-Chine. En 1896, son commerce général (importations, exportations, transit, cabotage) s'élevait à 215 millions; il a dépassé 534 millions en 1901, par une série d'augmentations annuelles régulières.

Les échanges entre la colonie et la métropole, triplés en cinq ans, ont passé, dans le même temps, de 40 à 139 millions. Pour accélérer ce mouvement économique, un vaste plan de travaux publics a été élaboré et partiellement exécuté : construction de ponts, de routes, de ports, améliorations des voies navigables, et surtout création d'un réseau ferré. Lorsque les lignes en construction ou en projet viendront s'ajouter aux sections déjà exploitées, l'Indo-Chine possédera 2 400 kilomètres de chemins de fer. Il faut ajouter à ce réseau colonial la ligne du Yun-Nan chinois, qui viendra s'y souder à Lao-Kay.

SÉRIE DE PAVILLONS DE L'EXPOSITION DE HANOÏ.

Photographie communiquée par M. Gribayedoff.

Quoique l'Indo-Chine, terre tropicale, ne soit pas destinée à devenir une colonie de peuplement, cependant le nombre des Français, agriculteurs et industriels, s'y est sensiblement élevé. En 1896, ils possédaient 323 exploitations rurales, de 80 000 hectares ensemble; en 1901, ils occupaient 717 exploitations et 357 000 hectares. Des établissements industriels commencent à s'édifier, tous au Tonkin : charbonnages de Hongay, filatures de coton, fabriques de ciment, etc.

Principalement tournée vers les questions administratives, financières et économiques, l'attention du Gouvernement de l'Indo-Chine a pourvu aussi aux nécessités d'ordre militaire et à la culture intellectuelle de la colonie. Le corps d'occupation a été renforcé au

lendemain de l'affaire de Fachoda; un point d'appui pour la flotte a été créé au cap Saint-Jacques (Cochinchine). Les forces militaires ont pu se consacrer exclusivement depuis 1897 à la préparation de la défense coloniale contre une attaque extérieure, car à l'intérieur, la pacification est complète. Depuis cinq ans, aucun soldat n'est mort au feu, dans des luttes contre les indigènes. Au point de vue scientifique, enfin, d'utiles créations ont été faites : l'École française d'Extrême Orient, sœur cadette des Écoles d'Athènes et de Rome, une École de médecine, avec laboratoire de bactériologie, à Hanoï, l'Institut Pasteur de Nahtrang, l'Observatoire de Pho-Lien, etc.

La conclusion est simple à tirer. Elle consiste tout bonnement à constater que l'inaptitude des Français à coloniser est décidément un paradoxe admis trop longtemps; car, au moins autant qu'en Afrique, nos progrès en Indo-Chine sont la triomphante réfutation d'une erreur invétérée.

Les Migrations de la Sardine sur nos Côtes. — Années d'abondance et Années de disette.

La disette de sardines qui a été constatée sur nos côtes, l'été dernier, a plongé nos pêcheurs bretons, ceux du département du Finistère en particulier, dans une détresse cruelle. Cent mille individus ont été littéralement en proie à la famine. A quoi tient cette absence de la sardine sur nos côtes, c'est ce qu'il est intéressant de savoir.

Tout d'abord il convient de remarquer que si la sardine est parfois rare, elle est aussi parfois très abondante. Les phénomènes inverses de disette exceptionnelle et d'abondance exceptionnelle sont absolument connexes et représentent deux phases, — d'aspect différent il est vrai, mais aussi anormales l'une que l'autre — du développement d'une même espèce animale et qu'il faut étudier simultanément.

Les sardines appartiennent à la famille des Clupéïdés, qui comprend également l'anchois, le hareng, l'esprot, etc. Dans cette famille, le hareng et l'esprot sont des poissons du nord, descendant rarement dans l'Atlantique au sud d'un parallèle passant par l'embouchure de la Loire, tandis que la sardine et l'anchois préfèrent les eaux plus tièdes. Il y a là une indication singulièrement suggestive, car elle permet de supposer, *à priori*, que le degré de température des eaux de la mer peut exercer une influence sur les migrations de la sardine. C'est ce qui a été, d'ailleurs, si nettement constaté par M. Georges Pouchet, s'appuyant sur un rapport de M. le lieutenant de vaisseau Goëz, qui a commandé quelque temps à Concarneau la goëlette la *Perle*.

La sardine, dont il est ici question, est celle qui est dite d'*été* ou de *rogue*[1]. C'est celle que l'on pêche sur nos côtes, de juin à octobre, et qui n'est pas encore adulte, — par opposition à la grosse sardine adulte, que les pêcheurs désignent sous le nom de sardine *de dérive* (c'est le *pilchard* des Anglais), parce qu'elle se prend, *en hiver*, dans les filets qu'on tend au large et qu'on laisse aller à la dérive pour capturer le maquereau.

La remarque faite par M. Goëz, à l'occasion de la sardine, s'applique également à d'autres poissons migrateurs. Ainsi, on a constaté une préférence marquée de la morue pour certaines couches océaniques d'une température déterminée. Beaucoup de poissons pélagiques (poissons de haute mer) fréquentent de préférence les mers froides qui sont, jusqu'à un certain point, essentielles à leur existence.

La sardine, au contraire, préfère les mers tempérées, et il en résulte que son habitat se maintient, sauf des variations locales insignifiantes, dans la région de l'Atlantique comprise entre 30° et 52° de latitude nord, — jusqu'au littoral des États-Unis vers l'occident, — et vers l'est, depuis le canal de Bristol au nord, jusqu'aux îles Açores au sud, et tout le long des côtes océaniques de la France, de l'Espagne et du Portugal. C'est pour la même raison qu'elle a pénétré dans la mer Méditerranée, où elle trouve les mêmes conditions thermiques favorables à sa prospérité.

Par le seul fait que la sardine emplit de ses légions cette aire immense, et n'entre en contact avec les pêcheurs que sur d'infimes parties du littoral, — il est de toute évidence que la pêche qui est faite de ce poisson, quelque considérable qu'on la suppose, ne peut exercer la moindre influence sur la pullulation de l'espèce.

Des innombrables ennemis de la sardine, qui la pourchassent sans trève dans son propre élément, l'homme est le moins destructeur. Cela est d'autant plus vrai que la sardine d'*été*, principal objet de la pêche, est une sardine jeune, qui ne vient pas sur nos côtes pour frayer, et que l'on ne trouve jamais pourvue d'œufs. Par conséquent, alors que les pêcheurs capturent, sans en diminuer le nombre, des masses énormes de harengs pleins d'œufs, comment pourraient-ils avoir quelque influence sur le nombre des sardines, alors que celles de ces dernières qui sont prises en grande quantité ne sont que des individus encore inféconds?

Si les sardines ne viennent pas sur nos côtes pour frayer, pourquoi s'en rapprochent-elles annuellement à des époques assez régulières?

Nous avons déjà vu que leurs mouvements sont en relation avec les variations de température des eaux de la mer. Mais ce facteur de la migration n'est pas le seul qui entre en œuvre. Les poissons pélagiques recherchent tout naturellement les parages où ils trouvent leur nourriture en abondance.

La sardine vit habituellement dans les grandes profondeurs. Mais, au printemps, les jeunes se réunissent en grandes bandes, qui se dirigent vers les points où la nourriture est plus abondante. Très voraces, ils se nourrissent de polypes, d'hydraires, de petits mollusques et de petits crustacés, mais ils recherchent surtout le frai des autres poissons. Il n'est donc pas étonnant que les sardines s'approchent, à cet effet, des côtes où les autres poissons viennent frayer, bien qu'elles n'y frayent pas elles-mêmes.

1. On appelle *rogue* l'appât indispensable à la pêche à la sardine. Ce sont des œufs de morue salés et comprimés en barils. Les œufs de la morue de Norvège sont exclusivement préférés.

Par cela même que les mouvements de ces poissons obéissent d'une part à la température des eaux, d'autre part, au besoin de nourriture des jeunes sardines, et par conséquent à l'abondance respective de cette nourriture dans les diverses régions de l'Océan, il est facile de se rendre compte que les époques et les lieux des migrations, aussi bien que l'importance de ces dernières, peuvent éprouver certaines fluctuations. Et en fait, ces fluctuations ont eu lieu de tout temps. Déjà, au XVIIIe siècle, les sardines abandonnèrent Saint-Jean-de-Luz pendant une quinzaine d'années (Duhamel de Monceau, *Traité général des Pesches*, t. II, sect. III, p. 440, 1769). Des constatations semblables ont été faites à diverses époques et sur plusieurs autres points. D'ailleurs, la sardine n'y est pas seule sujette. L'histoire de la pêche du hareng en Norvège, consignée dans des documents absolument authentiques, fournit des exemples de périodes beaucoup plus considérables de disparition de ce poisson migrateur. Par deux fois, sur la côte norvégienne, le hareng s'éclipsa pendant *soixante* et *cinquante ans :* de 1567 à 1644 et de 1654 à 1700. (Broch., *Comptes rendus de l'Académie des Sciences de Paris*, 27 mars 1882.)

Les périodes de disparition de la sardine sont bien moins importantes à notre époque. Les plus considérables ont été de *quatre ans* pour le pilchard en Angleterre (de 1818 à 1821), de *six ans* pour la sardine d'été à Concarneau (de 1871 à 1876). Comme on le voit, ce phénomène ne date pas d'hier, et s'il est passagèrement nuisible aux intérêts des pêcheurs de nos côtes, il ne présente rien d'inquiétant pour l'avenir.

Par conséquent, le problème qui se pose, ce n'est pas de réglementer la pêche de la sardine, en vue de protéger la reproduction de ce poisson, comme on le propose de divers côtés. La pêche n'a aucune influence sur le nombre et sur le retour des sardines. Celles-ci reviendront, quand les circonstances s'y prêteront, toujours aussi abondantes que par le passé. On peut en user et en abuser sans les détruire. On a, de même, eu tort d'incriminer la pêche par bateau à vapeur, qui serait si intensive qu'elle dépeuplerait les fonds de la mer près des côtes. Cette pêche à vapeur n'est pour rien dans l'absence de la sardine en 1902.

Le problème est tout autre. D'abord la sardine n'a pas disparu. Elle s'est simplement éloignée. Si les pêcheurs n'ont pas été chercher les bancs, c'est, d'une part, qu'ils ignoraient où les bancs se trouvaient et que, d'autre part, leurs embarcations ne sont pas assez grandes pour affronter le large. Enfin, pour comble de malheur, cette année, la rogue, qui vaut de 25 à 40 francs, a atteint, par suite de spéculations extraordinaires, 110, 115 et 118 francs le baril de 120 kilogrammes. Nos marins sardiniers, qui gagnent péniblement 500 francs dans leur saison de pêche, ont été dans l'impossibilité de s'en procurer à de tels prix.

Ce qu'il faut chercher, pour parer à un retour d'événements semblables à ceux de cette année, c'est d'abord le moyen pour les pêcheurs de remplacer ou de supprimer la rogue, et l'on dit que le laboratoire de Concarneau, qui appartient à la marine, s'en préoccupe activement.

En second lieu, il faut que le pêcheur soit renseigné sur la venue ou la présence du poisson, par un service d'océanographie ou de météorologie maritime.

Il faut enfin que l'on arrive à transformer le matériel actuel ou tout au moins une partie de celui-ci en un autre pouvant affronter la haute mer ; on pourrait facilement, d'ailleurs, faire rapporter le poisson par un ou deux petits navires chasseurs à vapeur, qui feraient la navette entre les bancs et la côte.

J. du Plessis de Grenedan, professeur à l'École supérieure d'agriculture d'Angers, avec une lettre-préface de M. le Mis de Vogué, de l'Académie française, président de la Société des agriculteurs de France. — *Géographie agricole de la France et du monde.* 1 vol. in-8° avec 118 figures et cartes dans le texte (Masson et Cie, éditeurs). 7 francs.

Ce précis de Géographie agricole s'adresse à tous ceux que la géographie économique intéresse, aux élèves de nos écoles d'agriculture et aux agriculteurs désireux de s'éclairer sur l'état actuel, en France et dans le monde, des cultures auxquelles ils se livrent et de se former une opinion personnelle sur leur avenir.

L'auteur étudie la *production agricole* dans les différentes contrées du globe et l'*utilisation industrielle et commerciale* des différents produits du sol. Un premier livre est consacré à *la France*; un second à son *empire colonial*; un troisième au *monde* entier. Celui-ci et le premier traitent l'un et l'autre, dans une première partie, de la *Géographie agricole générale*, c'est-à-dire de tous les faits géographiques intéressant l'agriculture dans son ensemble; puis, dans une deuxième partie, de la *Géographie agricole spéciale*, c'est-à-dire de la géographie et de la statistique de chaque culture en particulier. Une troisième partie ajoutée au troisième livre, présente un tableau sommaire des ressources des principales *nations agricoles*, de façon que le lecteur puisse entrevoir, en les comparant entre elles, ce que pourra être leur avenir et celui de la France.

Ce livre vient à son heure pour combler une lacune que l'on pouvait s'étonner à bon droit de voir subsister dans notre littérature agricole.

Pierre Boyé, docteur ès lettres, docteur en droit. — *Les Hautes-Chaumes des Vosges. Etude de géographie et d'économie historiques.* 1 vol. in-8° de 432 pages avec 3 planches dont deux en phototypie. Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts, à Paris. Prix : 6 francs.

Pour tous ceux qui connaissent les Hautes-Vosges, voici une œuvre des plus attrayantes et dont le seul titre est déjà fait pour éveiller leur attention. Après avoir étudié le problème du mot *chaume*, dont il arrive à résoudre enfin l'étymologie d'une façon définitive, l'auteur recherche l'origine de ces pâturages, et il étudie avec une science avisée et un sens parfait du pittoresque les populations qui les habitent et en vivent.

H. de Noussanne. — *Les Grands Naufrages.* Un fort volume grand in-8°. Librairie Hachette et Cie, 79, boulevard Saint-Germain, Paris.

Le captivant ouvrage de M. de Noussanne renferme quarante-cinq récits entièrement inédits, rédigés d'après les documents relatant les catastrophes qui ont eu le plus de retentissement dans tous les temps et dans tous les pays, et notamment les naufrages modernes les plus tragiques.

Depuis la perte de l'*invincible Armada* jusqu'à l'explosion du *Primus* dans l'estuaire de l'Elbe, en passant par l'agonie des naufragés de la *Méduse* et l'engloutissement de la *Bourgogne*, tous les drames des flots ont trouvé en M. de Noussanne un narrateur sobre et poignant, racontant en artiste ce qu'il a compris en homme épris des choses de la mer.

J.-M. Laborde. — *Les Voix lorraines*, à la Librairie militaire H. Charles-Lavauzelle. Prix : 1 fr. 50.

La Chasse aux petits Rapaces.

La chasse aux petits rapaces est un sport des plus agréables qui, en outre du plaisir qu'elle procure, a le double avantage de détruire des animaux nuisibles et de donner de magnifiques oiseaux de collections. Elle exige cependant une grande habileté et une connaissance approfondie de leurs mœurs. Les quelques exemples que nous allons donner montreront comment on doit s'y prendre pour les rapaces diurnes.

BUSES

Les buses sont très sauvages; néanmoins, à la hutte, on peut en tuer beaucoup en les attirant avec un grand-duc, rapace nocturne pour lequel tous les rapaces diurnes ont une haine épouvantable. Mais ce procédé ne peut guère être employé que dans les pays où les buses sont communes.

Il est préférable d'employer un piège à planchette, que l'on tend dans les champs et les bois, au milieu d'un grand vide. Pour ne pas permettre aux lièvres et aux chevreuils de venir s'y prendre, on l'entoure d'un cercle de 70 centimètres de diamètre, formé de petites baguettes de 50 à 60 centimètres, fichées dans le sol et un peu inclinées en dehors. Quand le piège est posé, on le dissimule en le couvrant de plumes et on l'amorce avec des intestins de volailles.

On recommande quelquefois de ne pas déposer l'appât sur le piège, mais à côté, en l'attachant par l'intermédiaire d'une ficelle à un petit pieu fiché en terre. Lorsque la buse vient saisir l'appât, elle ne peut parvenir à l'emporter avec elle. Elle tire sur la ficelle, tourne inconsciemment autour du pieu et, invariablement, elle finit par toucher le piège qui se referme sur elle.

Souvent, on met à profit l'amour immodéré que manifestent les buses pour les œufs. Au pied d'un arbre, on creuse une petite excavation et l'on y place des œufs de poule. A l'aide de bâtonnets, on limite une petite allée conduisant à ce nid artificiel, et, au milieu de la coulée, on place un piège à palette, de manière que le ressort soit perpendiculaire au chemin. La buse qui vient pour manger les œufs, s'engage dans le goulet et se fait prendre.

On peut encore répandre dans les bois des œufs de poule, à l'intérieur desquels on a introduit un peu de strychnine par un petit orifice latéral que l'on rebouche avec un peu de plâtre. Les buses les mangent et tombent foudroyées.

BUSARDS

Les busards-harpayes font leur nid au commencement de mai dans les roseaux, sur une butte de terre. A ce moment, il est facile de les surprendre et de les tuer au fusil. On peut aussi employer des pièges à poteau, que l'on tend au milieu des marais. Ces pièges sont placés sur des sortes de poteaux télégraphiques qui servent de perchoirs aux oiseaux de proie, lesquels y viennent, soit pour se reposer, soit pour dévorer une proie tout à leur aise. Il y a plusieurs modèles de pièges à poteau. On emploie généralement un piège à palette, pourvu de deux tenons qui permettent de le fixer solidement au sommet de la pièce de bois. Le busard vient se placer sur la planchette qui se dérobe sous ses pattes et déclenche le mécanisme du rabotement du piège. Le ressort est situé au-dessous de la planchette, ce qui réduit le volume total, tout en ne diminuant pas la force des cercles et leurs dimensions.

La dimension du piège doit être calculée de manière que la distance entre la palette et le point culminant des cercles fermés soit égale à la hauteur de la cuisse de l'oiseau, car c'est la cuisse qui doit être prise entre les dents du cercle et non le torse, comme il arrive souvent. C'est une erreur d'amorcer le piège; c'est simplement un perchoir offert à l'oiseau, et il s'y prend en pesant dessus; on se contente, une fois qu'il est tendu, de dissimuler autant que possible la palette et les cercles avec de la mousse. La perche ou poteau qui supporte le piège doit avoir 3 mètres de hauteur au moins; avec ces dimensions, une échelle est nécessaire pour enlever l'oiseau qui s'est fait prendre ou pour retendre le piège. On peut se passer d'échelle en garnissant le poteau lui-même d'échelons, ou en l'établissant en deux parties assemblées par deux boulons : en enlevant un boulon, on fait faire charnière à la partie supérieure. Le piège à poteau doit être placé à une certaine distance de toute espèce d'arbre, dans une plaine. Les oiseaux de proie auront ainsi plus de tendance à aller s'y poser, ils auront là un observatoire tout fait, d'où ils pourront explorer la plaine à leur aise et se précipiter sur lièvres ou perdrix qui sont leur pâture (A. Blanchon).

Le busard Saint-Martin peut se prendre aussi au piège à planchette.

MILANS

Les milans se chassent très bien à la hutte; en Allemagne, c'est même là un sport très goûté. On peut, d'ailleurs, les approcher lorsqu'ils se posent sur les arbres, et les tuer avec du plomb n° 2 ou 3. On peut aussi les chasser à l'affût, en les attirant avec une charogne.

Les milans se prennent également au piège à poteau, mais surtout au piège à palette, que l'on amorce avec des grives, des étourneaux ou des alouettes.

En mettant à leur portée des animaux morts contenant une pincée de strychnine, on a des chances de les voir mourir empoisonnés à une faible distance de l'endroit où l'on a déposé le cadavre.

FAUCONS

Le faucon est un des oiseaux de proie les plus difficiles à détruire. Il ne faut pas songer à le tuer au fusil, parce qu'il ne se laisse pas approcher. Les pièges sont aussi presque impossibles à utiliser parce que les faucons ne se jettent que sur le gibier bien vivant.

Le meilleur moyen de s'emparer de ces animaux, consiste à employer des filets. Voici, d'après le Bulletin de la Société d'acclimatation, quelques détails sur cette chasse en Hollande.

Si l'on jette les yeux sur une carte de l'Europe où les montagnes sont indiquées en relief, on remarque une longue bande de plaine ou de dépression qui s'étend du nord au midi. On voit ainsi les bords de la Baltique, les côtes de Suède et de Russie, on traverse le Danemark, le Hanovre, la Belgique, le plateau du Vexin, la Touraine, les Landes, pour finir en Espagne. Dans ce long couloir, il se produit deux fois par an, au printemps et à l'automne, un va-et-vient, une oscillation ou fluctuation migrative des oiseaux qui, ayant niché dans le Nord, descendent vers le Midi pour y chercher des climats plus doux, ou remontent vers les contrées sauvages qui les ont vus naître pour se multiplier à leur tour. C'est ce long corridor que descendent et remontent annuellement les faucons, et la configuration du sol qui se resserre les accumule d'une façon toute spéciale, à une certaine époque, dans le Brabant. Les fauconniers hollandais les y attendent pour les détrousser au passage, comme jadis les condottieri du Moyen Age dans leurs castels fortifiés, qui dominaient les défilés et la grande route, attendaient les voyageurs de commerce pour prélever sur eux un péage.

Le castel fortifié des fauconniers hollandais n'est qu'une simple hutte enfoncée en terre et recouverte d'un dôme de mottes, de bruyères, de branchages et de gazon. Extérieurement, cela a l'air d'une forte taupinière. A l'intérieur, où l'on descend par un passage en pente, des bancs de bois ou des tabourets plus ou moins boiteux, un râtelier pour la pipe et une petite table ou une étagère pour les verres et l'inévitable bouteille de schiedam, la compagne indispensable du veilleur solitaire qui doit y passer ses journées. Sur la façade de cette hutte, une fenêtre un peu basse et longue, presque au ras du sol, permet de surveiller la campagne; puis quelques chatières ou œils-de-bœuf facilitant les moyens d'observation, et par où passent les cordes et filières avec lesquelles on agit sur l'attirail disposé à une trentaine de mètres en avant de la fenêtre.

Cet attirail se compose de deux poteaux de 5 mètres de haut, du sommet desquels partent des filières qui aboutissent à la hutte et qui, lorsqu'on tire dessus, font monter en l'air, l'une un pigeon vivant, le « pigeon d'appel », l'autre un vieux faucon hors d'usage ou un balai de plumes noires à l'aspect féroce, parce qu'il doit jouer le rôle d'un faucon, comme on va le voir.

(*A suivre.*) HENRI COUPIN.

Les Chênaies de Khroumirie. — De Fernana à Tabarka.

La Tunisie est plus boisée et a des paysages plus variés qu'on ne se l'imagine d'ordinaire; la Khroumirie, en particulier, doit à ses superbes futaies un aspect septentrional fort inattendu. Ces forêts domaniales, dont la principale essence est le chêne-liège, avaient été, pendant des siècles, livrées à l'abandon et aux déprédations des indigènes. Grâce à notre protectorat, elles sont maintenant traversées, en certaines parties, de routes aussi belles que celles de France. L'aménagement et l'exploitation régulière de ces chênes-lièges en feront dans l'avenir une source de revenus importants pour la Régence.

Il faut près de quatre heures et demie pour franchir en chemin de fer les 156 kilomètres séparant Tunis de Souk-el-Arba. Entre cette station et Tabarka, il n'y a pas moins de 18 lieues, trajet qui peut aisément se faire en voiture, grâce aux excellentes routes que nous avons percées dans les parties montagneuses de la Khroumirie.

Fernana, célèbre par son chêne immense, à l'ombre duquel se réunissaient jadis les chefs de tribus, pour débattre les intérêts de leur peuple, est le point où, à 22 kilomètres de Souk-el-Arba, commencent ces splendides forêts domaniales dont la mise en valeur toute récente est due à nos agents qui se sont attachés à réprimer les empiètements des riverains, prévenir les incendies, percer les voies d'exploitation et assurer les repeuplements.

ASPECT DES FORÊTS DE KHROUMIRIE.

D'après une photographie de M. de Beaumont.

Les deux principales essences auxquelles appartiennent les arbres de ces forêts, sont le chêne-liège et le chêne-zéen. L'aulne, le saule, les peupliers blancs et noirs, le frêne, le houx, la vigne et l'olivier sauvages forment le reste des variétés qui occupent plus particulièrement les vallées. Les sous-bois sont fourrés de myrtes, lentisques, cytises, bruyères, viornes, etc.; les ruisselets bruissent entre des touffes de lauriers roses et chaque avril jette sur les clairières un épais tapis de fleurettes bleu pâle, si bien que l'on dirait, de loin, des poignées de turquoises semées par le printemps parmi les asphodèles.

Ce massif boisé de la Khroumirie couvre, avec les forêts des Nefzas et des Mogods, également situées au nord, une superficie d'environ 100 000 hectares, soit le cinquième des territoires boisés de la Régence[1].

En 1882, au lendemain du protectorat, une mission forestière envoyée de France avait évalué à 13 millions le nombre de chênes en état de fournir du liège dans les forêts de Khroumirie; mais les incendies qui, depuis, ont ravagé une partie des plus belles futaies[2], et peut-être quelque erreur dans l'estimation primitive, ont fait qu'en réalité les arbres exploitables ne dépassent pas 7 millions.

Le chêne-liège n'a pour ainsi dire de valeur que

1. Cf. *La Tunisie*, II. Ch. XII. *Notice sur les forêts de la Régence*. Paris, Berger-Levrault, 1900.

2. En 1885, 10 000 hectares de la forêt d'Aïn-Draham furent, à dessein, incendiés par les indigènes. On fusilla sur place deux d'entre eux, surpris en flagrant délit. (Cf. ouvrage cité, p. 261).

par l'écorce, car son bois n'est guère utilisable que pour le chauffage.

L'écorce elle-même ne vaudrait rien à l'état naturel; il faut la détacher de l'arbre pour provoquer la naissance et le développement d'une seconde « peau », appelée liège de reproduction, et qui possède les qualités d'élasticité et de légèreté requises pour la fabrication des bouchons et autres produits industriels. On appelle *démasclage* l'opération qui consiste à écorcher l'arbre en vue de son exploitation; elle peut se pratiquer dès que le chêne a une circonférence extérieure d'environ 50 centimètres, vers l'âge de quinze ans, s'il provient d'une souche, et vers cinquante, s'il a été semé. De plus, d'une façon générale, on démascle, sans distinction d'âge, les arbres qui, après avoir subi cette opération une première fois, présentent 60 centimètres de circonférence. Les démasclages ont une hauteur moyenne de 1m40, leur surface productive est de 72 centimètres carrés et leur épaisseur minima de 25 millimètres. Cette dernière dimension étant la plus recherchée, il importe d'exploiter le sujet dès que son écorce y est arrivée, au bout d'une dizaine d'années.

ROUTE FRANÇAISE TRAVERSANT LES FORÊTS DE KHROUMIRIE.

D'après une photographie de M. de Beaumont.

Les arbres d'un même massif ne pouvant, pour bien des raisons, atteindre à la fois pareil développement, on parcourt tous les deux ans les mêmes quartiers afin de démascler les chênes au fur et à mesure que leur écorce parvient à l'épaisseur requise[1].

La première récolte du liège de reproduction sur des arbres démasclés par notre administration en 1884, s'est faite en 1892-94, et les forêts de Khroumirie ont fourni 7 523 quintaux de liège au prix moyen de 18 fr. 23 le quintal. Le même, bouilli, raclé, mis en balles et rendu au quai de Tabarka, peut être évalué à 45 francs, ce qui, déduction faite des frais d'exploitation et de transport, le met à 30 fr. 50. De 1895 à 1898, il en a été vendu 39 202 quintaux, au prix moyen de 22 fr. 80, soit un total de 889 981 francs.

Le chêne-liège produit en outre une écorce à tan, dont la valeur n'est pas à dédaigner. Cette écorce se trouve entre l'aubier et la partie subéreuse[1]. Elle varie d'épaisseur de 1 à 5 centimètres, et on ne la récolte que sur les vieux arbres auquel leur âge ne permet plus d'être démasclés. Le quintal d'écorces à tan vaut actuellement 13 fr. 50, après avoir valu jusqu'à 20 francs, il y a quelques années.

Les réserves forestières de la Régence étaient, en 1900, considérées comme pouvant fournir 40 000 quintaux de liège par an, pendant six ans; quant aux chênes mis en rapport par l'opération du démasclage, ils s'élevaient à la fin de 1898, au chiffre de 6 200 000 arbres.

Le chêne-zéen, dont il convient également de dire quelques mots, est un aborigène de la côte barbaresque; il occupe environ 9 600 hectares dans les forêts de Khroumirie. Ce bel arbre, qui atteint de 25 à 30 mètres de hauteur sur 3 mètres de circonférence, possède un bois très résistant que l'on utilise beaucoup pour faire des traverses de chemin de fer, mais sa tendance à « jouer » le rend impropre à presque tout autre emploi. Depuis 1883, l'administration forestière en a fait adjuger des coupes, dont le total produit 147 000 mètres cubes de bois de grume. Il y en avait sur pied, en 1898, 160 000 mètres cubes disponibles qui pourront trouver un facile écoulement, si la construction des chemins de fer tunisiens se poursuit avec régularité. Ces chênes-zéens dont les peuplements sont

LE « KESKÈS », THERME ROMAIN DE TABARKA.

D'après une photographie de M. de Beaumont.

1. Ces renseignements techniques et les suivants sont extraits de l'ouvrage cité.

1. Du latin *suber* (liège), qui a la consistance du liège.

disséminés au milieu des chênes-lièges, poussent de préférence dans les expositions fraîches et le fond des ravins.

Indépendamment de la conservation des bois qui, dans la Régence plus encore peut-être que partout ailleurs, exercent une influence salutaire sur les phénomènes atmosphériques, notre service forestier a dû construire des maisonnettes pour loger ses agents, leur procurer de l'eau potable, planter des eucalyptus en certains endroits afin d'écarter la malaria, percer 1 400 kilomètres de voies d'exploitation, barrer de nombreux ravins, enfin ouvrir 2 250 hectares de tranchées et en débroussailler 1 435, en vue de combattre le plus cruel ennemi de nos forêts d'Afrique : le feu.

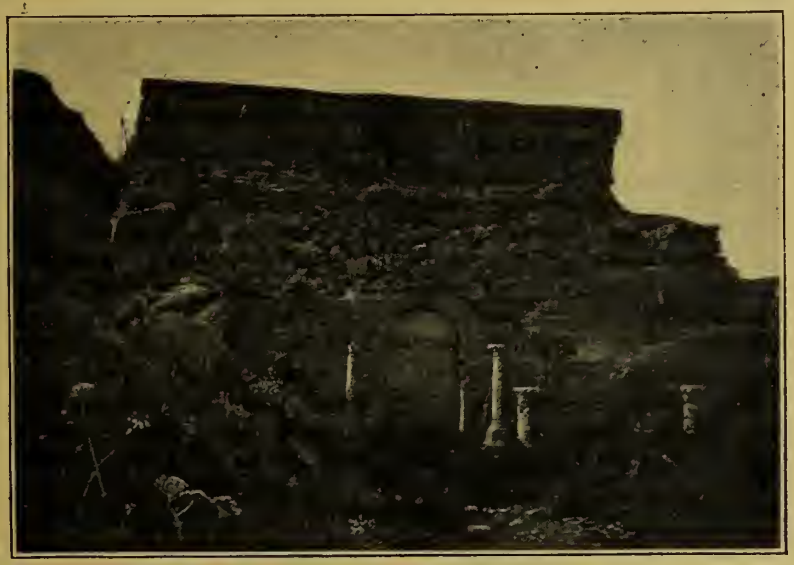
De 1884 à 1898, l'ensemble de tous ces travaux n'a pas coûté moins de 3 390 000 francs, et pour achever de mettre en valeur ces belles chênaies de Khroumirie, il reste à démascler un million d'arbres, percer 150 kilomètres de chemins, ouvrir 100 hectares de tranchées, en débroussailler 4 000, et augmenter encore les postes de surveillance.

L'aspect de ce pays n'a rien d'africain : n'était l'apparition de quelque pâtre drapé de blanc, telle une vision biblique, ou le passage de femmes aux bras cerclés d'argent, vêtues de cotonnade bleue, comme des Égyptiennes, on pourrait se croire dans une forêt septentrionale, tant est fraîche cette verdure arrosée par quantité de ruisseaux qui bruissent entre les lauriers roses. On ne songe guère aux lions; il y en a cependant dans ces bois, bien peu, puisqu'on n'en a tué que trois depuis dix-huit ans. Mais, si clairsemée qu'elle soit, la race demeure; colons et indigènes demandent même — le croirait-on? — qu'elle soit, à l'instar des petits oiseaux, protégée par une loi, car si les lions ont diminué, leurs victimes ordinaires, les sangliers, pullulent, par contre, d'une façon inquiétante pour les récoltes, et l'équilibre produit jadis par la coexistence de ces deux fauves, est maintenant rompu. Faudra-t-il donc en venir à l'élevage artificiel du lion et s'adresser aux ménageries pour repeupler ces fourrés? En attendant, le marcassin, sous toutes ses formes, vous est servi, à chaque repas, dans les auberges de Khroumirie.

« Les Roumis viennent dans notre pays pour y faire des routes, puis ils s'en vont », disent les indigènes; le fait est que, pendant mes trois jours d'excursion, je ne me souviens pas d'avoir rencontré un seul Européen sur ces chemins. Au lieu de suivre l'ordre historique, peut-être aurait-il mieux valu procéder comme les autres peuples et commencer par doter cette région de voies ferrées.

Quoi qu'il en soit, ces routes sont si belles qu'elles ont l'air d'avoir été faites en France, puis envoyées là-bas, prêtes à poser : bornes kilométriques, pyramides de cailloux également espacées, cantonniers indolents et rêveurs que le turban seul distingue de leurs confrères d'Europe, rien n'y manque... que les piétons.

Aïn-Draham (la fontaine d'argent), bourgade entièrement européenne, située à 42 kilomètres de Souk-el-Arba, tient lieu de gîte d'étape; c'est un poste militaire important — épine plantée au cœur de la Khroumirie — qui commande plusieurs vallées. Adossé au Djebel-Bir d'une altitude de plus de 1 000 mètres, cet embryon de ville, dont les principaux édifices sont des cafés, se trouve dans une situation des plus pittoresques; j'ignore quel peut en être l'avenir, mais son état présent ne m'a pas fait regretter un plus long séjour.



ÉGLISE DE TABARKA (ANCIENNE CITERNE ROMAINE).

D'après une photographie.

Le lendemain, en continuant ma route vers Tabarka, nous traversâmes quelques villages, si l'on peut donner ce nom aux agglomérations de gourbis en pierres sèches, si bien dissimulés au milieu des figuiers de Barbarie, qu'ils sont presque invisibles; de sorte que ce pays, très peuplé pourtant, paraît désert. A l'exception des jours de marché, où les chemins sont sillonnés de nombreux cavaliers — trois parfois sur une même monture — on peut en vain « chercher le Khroumir », suivant la plaisanterie d'il y a vingt ans. Ces indigènes se prétendent Arabes et, en tout cas, ne parlent pas le berbère; issus sans doute des deux races, ils sont sédentaires, vivant d'agriculture et d'élevage.

Le 20 avril 1901, notre entrée à Tabarka vers le milieu du jour est accueillie par une détonation qui fait tressauter le cheval. Renseignements pris près du curé, rencontré juste à ce moment, ce sont les thermes romains (*vulgo* « Keskès ») que, sous prétexte qu'ils menacent ruine (!), les néo-vandales tabarcains s'amusent à faire sauter.

A peine revenu de ma stupeur, je me hâte de braquer mon « kodak » sur ces voûtes millénaires afin de recueillir au moins leur suprême image.

Au lieu de s'acharner ainsi sur les monuments antiques qui auraient pu, chaque année, attirer quelques touristes à Tabarka, ses habitants auraient mieux fait de réserver leur poudre pour faire disparaître l'épave de l'*Auvergne*, vapeur français échoué sur la grève,

UNIVERSITY OF ILLINOIS

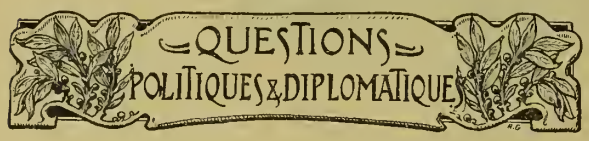
en 1879, et pillé ensuite par les Khroumirs. Cet acte de piraterie fut même un des motifs de notre intervention armée dans la Régence. Cette carcasse lamentable, sur laquelle la mer se brise à quelques brasses du rivage, a certes moins de prestige et rappelle chaque jour aux indigènes un méfait qu'ils seraient peut-être tentés de renouveler, le cas échéant.

Tabarka est, certes, un des plus jolis coins de la côte, tant par sa situation naturelle que par les ruines nombreuses de toute origine que la jeune colonie n'a pas encore eu le temps de faire disparaître.

Après le château génois, qui se dresse comme un nid d'aigle, au sommet de la petite île séparée du continent par un détroit de 400 mètres, et qui, vue de loin, vous a des allures de Mont Saint-Michel, le plus curieux monument est, sans contredit, l'église actuelle, installée sans plus d'apprêt — et bien au frais, condition précieuse — dans une ancienne citerne romaine.

Le marais de Tabarka, presque entièrement asséché, est en train de se transformer en cultures et en pâturages; les eucalyptus qu'on a plantés aux alentours pour absorber les miasmes, sont maintenant d'une belle taille, et font à la petite ville une avenue des plus agréables. La plage de sable, très étendue, entrecoupée d'oueds et parcourue par des troupeaux qui se baignent dans ces eaux vives, bornée à l'ouest par l'île génoise et à l'est par un rideau de montagnes bleuâtres, est une des plus gracieuses qui se puissent rencontrer. Débouché naturel des forêts de Khroumirie, Tabarka sera sans doute, un jour, doté d'un port et d'un chemin de fer; il deviendra alors un centre fort important. En attendant, toute cette région, malgré ses charmes et ses ressources naturelles, est un peu délaissée, et les touristes gagneraient à la mieux connaître.

G. du Boscq de Beaumont.



Le Gouvernement du Maroc.

Le Maroc a trois capitales : Fez, Meknès et Maroc.

Le plus souvent le souverain habite Fez; il fait de temps à autre un séjour de quelques mois à Maroc, où se trouve le vaste palais des anciens rois de cette région. Quant à Meknès, distant de Fez de deux journées de marche, c'est une sorte d'annexe de Fez, et de plus le chef-lieu d'une colonie militaire.

Le sultan est toujours représenté à Meknès, à Maroc et au Tafilelt, par un de ses frères ou de ses fils, ou même par un de ses oncles avec le titre de gouverneur; mais il est arrivé que ces gouverneurs, peu surveillés et peu satisfaits de leur situation, se sont révoltés contre leur souverain.

Le sultan ne voyage jamais dans l'intérieur de son empire qu'accompagné d'une forte partie de son armée; il en profite, en général, pour faire rentrer l'arriéré des impôts et pour châtier les fonctionnaires qui le trompent et le volent. Il est suivi par une partie plus ou moins forte de son harem, car ces voyages ont toujours une certaine durée, et, de plus, par la plupart des grands dignitaires de la couronne. A cette escorte se joint une multitude considérable de marchands de tout genre (ils voyagent ainsi avec plus de sécurité), de musiciens, de chanteurs, de baladins et même de mendiants. Cette multitude devient le fléau des populations qu'elle traverse et qui doivent fournir à tous ceux qui tiennent de près au sultan non seulement des vivres, mais très souvent des moyens de transport, lesquels ne retournent pas toujours à leurs propriétaires.

La pratique de la polygamie étant poussée aux extrêmes limites par le souverain et les princes de sa famille, la cour impériale est fort nombreuse. Tous ces parents du sultan sont voués par leur naissance à la recherche d'un rang aussi élevé que possible dans l'État. Aussi se livrent-ils à d'incessantes intrigues. Les complots ne sont pas très rares, et ils finissent parfois par une exécution capitale.

La famille régnante est d'ailleurs une famille de *chérifs*, c'est-à-dire que sa généalogie, plus ou moins authentique, la fait descendre de Fatma, la fille chérie du Prophète. Toutefois les chérifs abondent au Maroc; ceux qui occupent le trône de Fez sont originaires du Tafilelt, mais il y a encore au Maroc les chérifs d'Ouazzan, ville située sur le chemin de Tanger à Fez; et, enfin, il y a les chérifs edrissites, c'est-à-dire les descendants d'Idris, fondateur du royaume de Fez. Depuis longtemps ils ont cessé de régner; mais ils ont conservé un grand prestige et ils partagent avec la famille régnante les hautes situations à la cour.

Le prestige des sultans a quelque peu baissé depuis un demi-siècle. Le sultan précédent accueillait avec une certaine faveur les Européens capables d'instruire ses troupes, d'organiser et d'entretenir le matériel de guerre. Les fervents musulmans en étaient scandalisés; ils n'admettaient pas qu'un chrétien pût, pour quoi que ce soit, être classé au-dessus du moindre des Marocains. Le sultan actuel va plus loin. Il ne se contente pas de se mettre au courant du progrès des choses militaires : toute invention moderne attire son attention et lui fait désirer de la voir fonctionner, s'il est possible, sous ses yeux. Tous les sports modernes le captivent également. Ces tendances novatrices ont fortement scandalisé les dévots. Or, comme le sentiment religieux est très développé au Maroc, comme la foi est le lien presque unique qui attache les Marocains à leur souverain, force est de supposer que le sultan actuel a perdu quelque peu de son prestige, rendant ainsi plus grave la rébellion de Bou-Hamara.

La défaite et la capture de Bou-Hamara, survenues le 29 janvier, vont faire du sultan Abdul-Aziz le maître de la situation. Reste à savoir quel usage il fera de sa victoire, s'il y verra une raison de persévérer dans la politique qui avait fait surgir un prétendant, ou si, au contraire, il verra dans la rébellion un utile avertissement de renoncer aux errements qui avaient rendu populaire la cause de Bou-Hamara. Certes, nous ne demandons pas que le Maroc soit maintenu dans un état de barbarie. Tout ce que nous désirons, dans l'intérêt du Maroc lui-même, c'est que, si des réformes y sont possibles, elles soient effectuées prudemment, et sans que le sultan favorise à nos dépens, comme cela a eu lieu quelquefois, une autre quelconque des puissances européennes.

Le Durbar de Delhi.

Sous les murs de Delhi, la ville sacrée des Grands Mogols, dans la plaine qui commence à la porte de Kashmir pour finir avec l'horizon, au milieu des monuments de marbre et d'or qu'ont élevés, pour le luxe des hommes ou la gloire des dieux, les générations qui se sont succédé depuis les époques védiques jusqu'à nos jours, cent mille tentes ont été dressées. Elles abritent cinq cent mille hommes accourus de tous les pays de l'Inde immense : Hindous, Radjpouts et Djâli ont quitté leurs vallées splendides; Gounds et Bhils ont abandonné leurs montagnes; Kôles voleurs; Maharates au masque aplati; Naïrs au torse poilu; Paligars à la longue crinière; Parsis du Goudjerat; Juifs de Cochin; tous, comme au temps des grandes migrations des peuples, se sont mis en marche vers Delhi; tous sont venus entendre la voix des hérauts, qui va proclamer le roi Édouard d'Angleterre, empereur des Indes.

LE DURBAR DE DELHI : GRAND DÉFILÉ DU COURONNEMENT.

D'après une photographie communiquée par M. Gribayedoff.

Lord Curzon, vice-roi des Indes, a eu en effet l'idée de célébrer l'avènement et le sacre d'Édouard VII par une de ces assemblées, un de ces *durbars* qui sont, comme les Champs de Mai des Carolingiens dans la France du Moyen Age, une solennelle rencontre de toutes les classes de la nation; et c'est la ville de Delhi qui a été choisie pour cette cérémonie splendide.

Un Durbar comporte plusieurs journées de fêtes avec carrousels gigantesques, banquets somptueux, revues d'hommes innombrables, défilés rutilants d'or et de pierreries, illuminations féeriques, feux d'artifice comme on n'en voit jamais qu'au pays du Bengale.

Dès le premier jour, dans un immense amphithéâtre élevé à l'endroit où la reine Victoria a été proclamée impératrice des Indes, plus de quinze mille personnes, comprenant les princes indiens et un grand nombre d'invités, avaient pris place. Trente-cinq mille hommes de troupes étaient massés autour de l'enceinte; les diverses musiques de ces troupes avaient pris position au centre, autour de l'estrade royale.

L'arrivée du duc et de la duchesse de Connaught, représentant le roi Édouard, et du vice-roi, saluée par trente et un coups de canon, déchaîna l'enthousiasme.

Le vice-roi, en grand uniforme, s'assit sur un trône supporté par des lions en or. Le héraut, major Maxwell, donna lecture de la proclamation royale du roi Édouard VII, ordonnant au vice-roi de tenir un Durbar impérial pour compléter la cérémonie de son couronnement. Le vice-roi se leva ensuite et, le pied droit placé sur un tabouret d'argent, il prononça un discours et donna lecture d'un message d'Édouard VII, garantissant aux feudataires et sujets indiens le maintien de leurs privilèges.

Pour clore la cérémonie, le héraut demanda pour le roi Édouard VII, trois hourras qui furent répétés d'abord par l'assistance, et ensuite par les troupes massées au dehors.

Le lendemain, les cérémonies continuèrent, interrompues seulement par les réjouissances publiques.

Après un carrousel des plus brillants, on célébra au Diwan, ancienne salle d'audience des souverains mogols, la cérémonie de « l'investiture » solennelle des ordres de « l'Étoile des Indes » et de « l'Empire Indien ».

Au moment où le vice-roi et le duc de Connaught gagnent l'estrade, le coup d'œil est saisissant. Tous les principaux princes et chefs ont tenu à arborer, en cette occasion, leurs plus beaux bijoux; partout des colliers invraisemblables de diamants reflètent les feux de la lumière électrique. La duchesse de Connaught et lady Curzon, qui se tiennent derrière le vice-roi et le duc de Connaught sont, elles aussi, toutes resplendissantes de pierreries. Tous les Européens sont en grand uniforme, tandis que les indigènes ont revêtu leurs costumes de gala les plus éclatants. Le gaïkraou de Baroda porte son fameux collier évalué à 6 250 000 francs, collier dont fait partie l' « Étoile » historique.

Après que les nouveaux « chevaliers », « commandants » et « compagnons » des deux ordres ont défilé devant le vice-roi pour recevoir les insignes de leur grade, le vice-roi et le duc de Connaught se retirent en grande pompe, aux accents de l'hymne national anglais.

Le dimanche, eut lieu, en plein air, le service religieux solennel, cérémonie à laquelle n'assista aucun représentant des populations de l'Inde.

Si ce n'était la plaine poussiéreuse inondée de la vive clarté du soleil, on oublierait presque que c'est en Asie que la scène se passe. Le service est court, simple et impressionnant. L'évêque de Calcutta a officié, et le vice-roi, ainsi que les fonctionnaires anglais

civils et militaires, assistaient à la cérémonie. Les troupes anglaises étaient massées devant l'estrade, réservée au clergé, au vice-roi et aux fonctionnaires, tandis que les accords majestueux des musiques des régiments accompagnaient les voix de l'immense foule, produisant un effet à la fois mélodieux et grandiose.

Après plusieurs journées consacrées à des assauts d'armes, réceptions diverses, grands banquets accompagnés de discours, arriva la journée de l'apothéose. C'est le jeudi, 8 janvier, que le roi Édouard fut solennellement proclamé empereur des Indes. Après la proclamation, lancée par les hérauts aux quatre coins de l'univers, commença devant le vice-roi un défilé qui dépassa en richesse tout ce qu'une imagination vagabonde peut concevoir; pour quelques heures ressuscitèrent les splendeurs éblouissantes de l'Orient et les traditions merveilleuses de l'Hindoustan.

Six cent trente maharajahs, commandant à trois cents millions d'êtres humains, prirent place dans le cortège. On vit les gaïkraous de Mysore et d'Haïderabad avec leurs turbans de pierreries et leurs ceintures lamées d'or, que précèdent, brandissant des cimeterres, des guerriers nus; le maharajah d'Alwar, dans sa voiture aux sculptures d'argent, que traînent quatre éléphants dont les défenses d'ivoire ont été plombées d'or massif; le maharajah de Patiala, assis sur un siège de pourpre, conduisant lui-même un chariot d'or dans les portières duquel sont incrustés des dessins de pierreries; le maharajah de Kishangarh, précédé de sa fameuse meute de faucons apprivoisés, derrière lesquels quatre hommes portent la trompette gigantesque de ses aïeux, une trompette d'argent qui mesure trois mètres de long et produit un son analogue à celui du tonnerre; le maharajah de Karauli, dans sa voiture traînée par des dromadaires aux cous cerclés de topazes, et le gaïkraou de Baroda, dans un palanquin d'ivoire porté par vingt femmes couvertes d'améthystes....

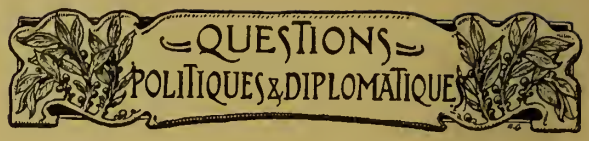
Après les dignitaires de l'Empire s'avancèrent, sous leur équipement pittoresque, les troupes indiennes: armées du Pendjab, de Bombay, de Sindh, de Madras et de Birmanie....

Toutes ces splendeurs, suivies de splendeurs sans nombre, défilèrent pendant huit heures, devant le vice-roi, le duc de Connaught, lady Curzon et la duchesse de Connaught. Le Durbar prit fin dans la nuit, au milieu des illuminations, des feux d'artifice, des danses..., et le lendemain commença l'exode des populations éblouies.

Hindous, Radjpouts et Djali regagnèrent leurs vallées splendides; Gounds et Bhils escaladèrent les sentiers de leurs montagnes; tous rentrèrent dans leurs foyers, emportant dans les yeux l'image des apothéoses et dans l'esprit la marque profonde et ineffaçable de la puissance du maître!

Comme on voit un esclave dans les pompes romaines se tenir près du triomphateur et calmer son orgueil par des paroles de modération, ainsi la presse libérale anglaise a des paroles sévères pour lord Curzon :

« Les Indes sont affamées, dit-elle. Dans un territoire de soixante millions d'habitants, il n'y a pas suffisamment de nourriture pour vivre, et le Gouvernement n'hésite pas à faire peser sur les épaules de cette population les frais d'une pareille chinoiserie. »



La Situation politique de la Macédoine *(fin)*[1].

Les trois quarts des Musulmans habitant la Macédoine, soit 450 000, sont des Albanais. Les autres sont de véritables Turcs ou bien des Valaques qui embrassèrent l'islamisme au moment de l'invasion : sous le nom de *Pomaks*, ils habitent principalement entre Monastir et le Vardar.

Or, dans la Macédoine, comme d'ailleurs dans toutes les autres parties de l'empire, la race ottomane diminue rapidement, et ne cesse de perdre du terrain devant l'élément bulgare, exactement comme la race grecque.

Énumérons encore, parmi les éléments ethniques secondaires de la Macédoine : 60 000 ou 80 000 Valaques constituant deux principaux centres, l'un aux environs de Monastir, l'autre de beaucoup le plus important, près de la frontière de l'Albanie entre Presba et Okhrida; — une centaine de mille Serbes dans la Macédoine du Nord autour d'Uskub; — des Tziganes errants; — et enfin un élément juif considérable (100 000 âmes), qui domine à Salonique et s'accroît rapidement.

Maintenant que ces diverses données du problème ont été dégagées et précisées, il est facile de se rendre compte de quelle façon la « Question de la Macédoine » a pris naissance et comment elle s'est développée.

A la fin du XVIIIe siècle, elle n'existait pas encore et il n'était même pas possible de la prévoir, puisque, dans ce pays dépeuplé, les Turcs dominaient en maîtres incontestés sur des Grecs.

La question macédonienne est vraiment née lorsque les Serbes ont, les premiers, et sans aucun secours européen, secoué de 1804 à 1815 le joug des Turcs et obtenu leur autonomie. Ils ont, en effet, pensé dès lors à émanciper tous ceux de leurs frères qui, soit en Bosnie et en Herzégovine, soit en vieille Serbie, soit dans la Macédoine du Nord, restaient sous l'autorité du sultan. Leur action en Macédoine devint particulièrement énergique sous le règne du prince Michel. Une série d'écoles furent alors créées et l'on en comptait près de deux cents lorsque éclata la guerre serbo-turque. Les Turcs s'empressèrent naturellement de fermer les écoles qui furent alors reprises par les Bulgares émancipés, mais à qui leur vassalité permettait d'agir en territoire turc comme en territoire national[2].

Or, précisément à ce moment, les Serbes qui venaient de voir leur échapper la Bosnie et l'Herzégovine, sentirent leurs appétits s'accoître du côté de la Macédoine. Ce ne fut cependant qu'après 1892 qu'ils reprirent leur propagande et purent ouvrir de nouvelles écoles. D'autre part, ayant obtenu la nomination d'un évêque serbe à Uskub en 1900, ils sont en passe de

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 5, page 33.
2. 153 écoles serbes furent fermées par les Turcs en 1878; 136 furent réoccupées par les Bulgares.

reconquérir avec une rapidité surprenante leur situation dans la Macédoine du Nord.

Les Bulgares, d'autant plus gourmands qu'ils se sont mis plus tard à table, n'avouent pas volontiers cet état de choses. A coup sûr ils ont tous les droits sur la rive gauche du Vardar, et dans la plus grande partie du villayet de Monastir. Mais si jamais il doit être procédé à un partage de la Macédoine, il leur faudra faire part à deux.

N'oublions pas que l'Autriche, en occupant la Bosnie et l'Herzégovine a fait un premier pas vers la mer Égée, où elle vise Salonique, dont l'importance économique a été depuis longtemps signalée. Cette ville est appelée, en effet, à devenir le grand port de l'Europe en Orient, la principale voie de communication avec la mer Rouge et les Indes.

Voilà donc, en première ligne, cinq principaux intéressés dans la « Question de la Macédoine »:

La Turquie qui veut la garder; — la Bulgarie, la Serbie et la Grèce qui en convoitent une partie avec une égale ardeur; — l'Autriche, pour laquelle elle est le chemin de Salonique.

En seconde ligne, viennent d'autres intéressés : la Roumanie et le Montènegro, qu'inquiète toute rupture d'équilibre dans la péninsule des Balkans; — la Russie, directement affectée par tout ce qui touche à ce même équilibre; — l'Italie, qui a des vues non dissimulées sur l'Albanie; — l'Angleterre, que tout événement méditerranéen a le don d'émouvoir; — l'Allemagne elle-même, qui s'est créée en Turquie une situation qu'elle tient à maintenir.

Bien que la France ne semble pas avoir des intérêts directs dans cette région de l'Europe, elle y jouit d'une telle influence morale, et elle fait avec Salonique un commerce si actif, qu'elle ne saurait se désintéresser de la question macédonienne.

Le Tour d'Europe à pied en 1000 jours.

Dans le courant de l'année 1901, le Comité des Journalistes viennois décida qu'un de ses membres, désigné par le sort, entreprendrait à pied et en mille jours le tour complet d'Europe. C'est à M. Paul Ph. Deutsch qu'échut l'avantage de tenter ce raid fantastique, et, le 1er septembre 1901, le globe-trotter partit de Vienne avec l'espérance d'y revenir le 1er mai 1904. Il commençait une pérégrination représentant le joli total de 40 000 kilomètres.

En cas de réussite, M. Deutsch recevra une prime de 40 000 florins, soit environ 80 000 francs.

Dans le cas contraire, il devra se contenter des bénéfices que pourra rapporter la vente de son journal de voyages qui sera édité par le comité.

M. Deutsch a déjà parcouru la Roumanie, la Russie (Odessa, Saint-Pétersbourg); l'Allemagne (Magdebourg, Cologne, Munster, etc.); la Hollande (Maestricht, Haarlem); la Belgique (Hasselt, Bruxelles, Gand). Puis il s'est embarqué à Calais pour Douvres et a parcouru l'Angleterre; il lui reste à faire la France, l'Espagne, l'Italie et l'Autriche, soit environ 8000 kilom.

Il va sans dire que notre voyageur a eu, au cours de ses pérégrinations, de multiples aventures.

Dans l'Oural, il a été forcé pendant cinq semaines de se nourrir de fruits et de boire de l'eau, régime qui lui a coûté six dents. En Roumanie, des paysans ont tiré sur lui des coups de fusil, il n'a jamais su pourquoi; il fut blessé au pied et à l'épaule. En Sibérie, près de Nepoulokoutsk, M. Deutsch fut mordu au pied par un serpent et resta seize heures sans connaissance, etc.

A part cela, le voyageur se porte fort bien; il a maigri de 24 livres depuis son départ.

M. Deutsch parle six langues. Chaque semaine il expédie cinq ou six cents cartes postales illustrées sur tous les points de l'Europe.

Il a été généralement bien reçu partout, sauf en Roumanie, où on refusait parfois de lui vendre des vivres, même à n'importe quel prix. Nous avons eu, la semaine dernière, sa visite au *Tour du Monde* et, au moment de son départ pour Nice, nous lui avons souhaité bon voyage.

L'entraînement aidant, sa moyenne de marche augmente tous les jours; il est en avance sur les temps qu'il s'est fixé, et il espère bien être de retour à Vienne avant le 1er mai 1904.

Henri Coupin, docteur ès-sciences, lauréat de l'Institut. — *Les Animaux excentriques*. — Un beau volume illustré, broché 4 francs; relié toile, coins, tête dorée, 6 francs; relié demi-maroquin, coins, tête dorée. Paris, Nony et Cie, 63, boulevard Saint-Germain. 10 francs.

M. H. Coupin publie, cette année, un joli pendant à son curieux volume sur les *Arts et Métiers chez les animaux*, dont le succès fut si vif; il nous donne *les Animaux excentriques*, ouvrage du plus piquant intérêt, où l'auteur nous révèle, avec l'humour qu'on lui connaît, les mille et une bizarreries très amusantes — et instructives — de la gent animale. Nous parlons de révélation : c'en sera une, véritablement, car la plupart des lecteurs, à part les naturalistes, ne soupçonnent même pas l'existence de ces êtres extraordinaires par l'aspect, étranges par les mœurs, excentriques par la forme qui donnent ici lieu aux descriptions les plus pittoresques.

Le volume est orné d'une belle aquarelle et curieusement illustré de 238 gravures.

Le commandant de Pimodan. — *Oran, Tlemcen, Sud-Oranais* (*1899-1900*). — Paris, Honoré Champion, libraire, 9, quai Voltaire.

M. le commandant de Pimodan, dont nous avons déjà cité les *Promenades en Extrême-Orient*, nous conduit aujourd'hui dans la partie occidentale de l'Algérie, qu'il a parcourue comme officier de chasseurs d'Afrique. Si les deux chapitres relatifs à Oran et à Tlemcen sont, comme dit l'auteur, « une glane de souvenirs et de lectures », glane intéressante et instructive, le troisième chapitre, celui du Sud-Oranais, est une description très vivante et très pittoresque des postes avancés qui jalonnent, jusque devant Figuig, le chemin de fer récent destiné à devenir la première amorce du Transsaharien. Le Maroc étant d'actualité, le livre de M. le commandant de Pimodan est doublement intéressant. Nous en recommandons vivement la lecture à tous ceux qui aiment à se renseigner sur les questions extérieures.

L'ARMÉE AUTOUR DU MONDE

MAROC

Ce qu'est l'armée marocaine. — Trois sous-officiers anglais étaient depuis un an au service du Maroc pour faire faire l'exercice aux troupes. Congédiés dernièrement, ils ont résumé ainsi leur opinion sur l'armée du Maroc.

Les troupes marocaines ne semblent pas profiter de l'instruction qu'on leur donne. Il n'y a pas d'autorité et la discipline leur fait défaut. Elles marchent assez bien à la parade; mais elles ne savent pas exécuter les évolutions. Les troupes n'ont aucun ordre en cours de route. Les tribus qui les composent sont en lutte les unes contre les autres, de telle sorte qu'il y a souvent des désordres dans le camp. C'est ainsi qu'au cours de la dernière expédition, les seuls blessés l'ont été dans des rixes au milieu du camp.

Les Marocains ne sont pas bons soldats; ce sont ceux qui font le plus de bruit qui gagnent la bataille; il en résulte la nécessité du nombre.

Le sultan disposait d'environ 25 000 hommes au moment où les sous-officiers ont quitté Fez. La garde du corps du sultan, soit 2 000 hommes environ, est armée du martini-henry, réformé par l'armée anglaise; 30 o/o des autres troupes sont armés d'une imitation du martini-henry, manufacturée à Fez sous la surveillance du colonel italien Ferrara. Cette imitation du martini-henry est très défectueuse, mais elle vaut mieux encore que le vieux fusil à pierre dont est pourvu le reste de l'armée.

L'artillerie se compose d'une vingtaine de canons Krupp, se chargeant par la culasse, de 23 canons de bronze, vieux modèle, de 24 mitrailleuses Maxim, de 24 pom-poms (canons Maxim de 37 m/m) et de 9 canons-revolvers, ces derniers absolument hors d'état. Les munitions de l'artillerie ne sont pas surveillées, de telle sorte qu'on les vole constamment pour les vendre au prétendant. Les voleurs mettent des pierres à la place des gargousses qui manquent dans les boîtes.

Les sous-officiers n'ont jamais pu enseigner la manœuvre du canon aux indigènes des tribus. Ils sont optimistes au sujet de la crise actuelle. Ils croient que le sultan n'aura pas de difficultés pourvu qu'il attende d'avoir toutes ses troupes avec lui et qu'il les conduise personnellement.

Les rebelles, en présence de forces imposantes, préféreront aller faire leur soumission au sultan; mais si le prétendant fait des offres plus avantageuses, le sultan perdra la meilleure partie de ses partisans. Les tribus n'obéissent qu'à la force ou à l'intérêt.

Les sous-officiers croient que le prétendant a dû appartenir à une armée européenne ou doit être conseillé par quelque Européen. Il a divisé ses troupes en trois colonnes de force égale. La première fait des feux de tirailleurs pendant huit heures; elle est remplacée par une seconde qui vient de manger et de se reposer. La troisième, qui vient de dormir, remplace la seconde et apporte des approvisionnements. La première part alors prendre son repas et va dormir. Ce système de combat est sans précédent au Maroc. On n'avait jamais vu non plus pendant le Rhamadan des attaques de nuit comme celles qui ont amené la défaite du 23 décembre.

Les sous-officiers font le plus vif éloge de la façon dont ils ont été traités par le sultan.

ALLEMAGNE

Réfection du matériel d'artillerie. — Le Reichstag va être saisi à très brève échéance d'une demande de crédits extraordinaires destinés à la réfection totale du matériel de campagne. Après avoir décrié, pendant quatre années consécutives, le canon français à tir rapide et à recul sur l'affût, après avoir démontré l'absurdité des boucliers dont le dit canon est pourvu, les techniciens allemands viennent enfin à résipiscence.

Obéissant vraisemblablement à un mot d'ordre venu d'en haut, les rédacteurs militaires de tous les journaux insistent sur la nécessité qui s'impose d'adopter un nouveau matériel d'artillerie. En même temps, un officier des plus appréciés, le général-lieutenant d'Alten, publie une brochure intitulée : *Nouveaux canons*, dans laquelle il plaide chaleureusement la même cause.

« Depuis quatre ans, dit-il entre autres, les Français possèdent un canon à recul sur l'affût et muni de boucliers. Ceci leur vaut, au point de vue de l'artillerie, une supériorité grosse de dangers pour les autres grandes puissances. Il est possible que leur matériel présente certaines défectuosités résultant de la grande hâte avec laquelle il a été construit, mais, malgré cela, il donne à nos voisins de l'Ouest une avance considérable qu'il y aurait quelque puérilité à nier.... Nous n'avons donc plus une minute à perdre, si nous ne voulons pas nous exposer à arriver trop tard. »

En résumé, les demandes formulées par le général d'Alten sont les suivantes : adoption d'un canon à recul sur l'affût et à boucliers, réduction du nombre des pièces à quatre dans chaque batterie, comme en France, maintien du nombre actuel des caissons, *suppression des obusiers de campagne, dont l'utilité est des plus problématiques*; suppression des batteries de mitrailleuses en tant qu'auxiliaires de l'infanterie et affectation unique de ces unités à la cavalerie.

Etant donné que le général d'Alten a été longtemps quartier-maître au grand état-major et qu'il a conservé toutes ses attaches avec ce dernier, on est en droit d'admettre que les idées contenues dans sa brochure sont le reflet de celles en vigueur dans les hautes sphères militaires et que, d'ici peu, les contribuables allemands devront se résigner à de nouveaux sacrifices.

ANGLETERRE

Critiques officielles contre l'éducation militaire anglaise. — Une enquête a été faite en Angleterre sur la formation des officiers. Elle a abouti à des conclusions sévères et à des demandes de réformes profondes que nous analysons ici.

La préparation des candidats aux deux écoles militaires de Sandhurst et Woolwich est d'abord critiquée par les membres de la commission d'enquête. L'éducation générale des futurs cadets est tout à fait insuffisante, dit le rapport. Il faut qu'ils apprennent à mieux s'exprimer en anglais et que les mathématiques leur soient enseignées plus sérieusement. Surtout, ils doivent apprendre à fond une langue étrangère, français ou allemand.

« La commission, dit le rapport, estime que la connaissance du français ou de l'allemand doit être un des principaux points de l'examen. Mais ils sont aussi d'avis que les candidats ne devraient point être conduits, par la nature de l'examen et la façon dont cet examen est pratiqué, à perdre leur temps dans les subtilités grammaticales et les simples pédanteries. Leur but est d'apprendre à lire et à comprendre, à parler et à écrire avec facilité, à traduire dans un anglais correct. En outre, ils devraient savoir quelque chose sur l'histoire et la géographie des pays dont ils apprennent le langage. On s'est plaint bien des fois devant nous de la façon dont l'examen de langues vivantes était pratiqué. En examinant certains sujets d'examen, on voit que ces plaintes sont justifiées. Il y a une tendance à encourager le gavage par de vraies « attrapes » grammaticales.... »

Le rapport critique ensuite Woolwich, l'école polytechnique anglaise, mais surtout Sandhurst, qui est comme le Saint-Cyr de nos voisins, et où l'éducation intellectuelle semble être fort négligée.

La conclusion de ce rapport est à citer tout entière. Elle intéresse non seulement les Anglais, mais s'applique à toutes les armées :

« Il est inutile de rien espérer de toutes ces réformes si l'avancement ne dépend pas du mérite. Il est inutile d'attendre, dans l'armée, un esprit ardent de travail personnel, si les promotions sont accordées aux paresseux et aux gens les moins intelligents, et si, au contraire, les travailleurs et les esprits distingués découvrent qu'ils ne gagnent rien par leurs qualités, mais sont distancés par ceux qui ont la bonne fortune d'être bien apparentés ou hautement appuyés. »

Sous plusieurs formes également vigoureuses, presque brutales, cette conclusion officielle est répétée. Ces critiques ont abouti à la création toute récente d'un nouveau poste, celui de *Director-General of Military Education*, qui a été confié au major-général, Sir Henry Hildyard, qui s'est distingué dans la guerre contre les Boers.

Le Transsaharien est-il possible?

La réunion des trois tronçons de notre empire africain (Algérie, Soudan, Congo) est politiquement accomplie. Pour relier ces diverses parties entre elles, on propose depuis longtemps la construction du chemin de fer Transsaharien qui donnerait la vie à nos possessions, en développerait la production, et en extrairait les ressources, tout en assurant leur sécurité, puisqu'il permettrait de transporter rapidement, au point voulu, des effectifs militaires suffisants. Mais il y a 3000 kilomètres de désert à franchir. L'entreprise est-elle possible et sera-t-elle rémunératrice? C'est ce que nous examinerons ici.

On peut distinguer dans les terrains dont la réunion constitue le Sahara, trois types différents : le premier, le plus important, puisqu'à lui seul il couvre 6 millions de kilomètres carrés, consiste en surfaces pierreuses, parfois sans aspérités notables, parfois érigeant le sol de roc, en des assises superposées, jusqu'à 1 500 et 2 000 mètres de hauteur. Cette partie du désert, que les Arabes nomment *Hammada*, offre au voyageur l'aspect du désert dans toute la force du terme : pas une goutte d'eau, pas un puits, pas un oued; toute trace de végétation est absente, pas le moindre vestige de *betoums* rabougris, pas même une brindille de drinn fanée. Le Hammada, c'est l'image de « l'abomination de la désolation », de la stérilité, de la mort. Un autre type des terrains sahariens est constitué par les *sebkha*. Parfois, après des étapes dans le Hammada, on se trouve amené sur les sommets d'une immense falaise, dont les éboulis et les roches en désagrégation rendent moins périlleuse la descente. Au fond, s'étend comme une dépression lacustre, jadis peut-être remplie d'eau, mais aujourd'hui desséchée, et que les cristaux à facettes, de sel ou de magnésie, transforment en un miroir de lumière, réverbérant en mille éclats colorés les rayons du soleil; çà et là, un petit *redir*, ou excavation imperméable, retient un peu d'eau, et c'est sur ses bords une végétation pauvrette : quelques touffes herbacées. Enfin, le troisième type, qui comprend à peine un dixième des espaces sahariens, est caractérisé par la présence de sables amoncelés, réunis sous forme de dunes, constituant elles-mêmes des collines et soudées les unes aux autres comme les anneaux d'une chaîne de montagnes. Sans doute, ces sables ne sont guère fertiles; mais ils cachent et gardent dans leur sein une humidité relative, révélée au bas des monticules par des sources jaillissantes qui donneront naissance aux fertiles oasis. Toutefois, ces trois types constitutifs du sol saharien ne sont pas nettement séparés et distincts, de telle façon, par exemple, que le Hammada s'étende du 20 au 25e degré pour laisser la place ensuite, du 25 au 30e degré, à la région des dunes. Non, le Hammada se rencontre aussi bien au sud de l'Algérie qu'au nord du Soudan; la région des dunes le traverse ou l'encadre de façon telle, qu'il est rare de voir une caravane poursuivre sa route plusieurs jours de suite exclusivement sur l'un ou l'autre de ces terrains.

AUTOUR D'UN PUITS DANS LE SUD ORANAIS.

D'après une photographie de M. Guath.

Ces rapides données sur la nature du sol au Sahara nous indiquent les difficultés techniques que la construction d'un Transsaharien peut soulever. Elles se résument dans ces objections maintes fois formulées :

« Un chemin de fer au Sahara!... mais l'eau, où la prendra-t-on? — Et les dunes? Le Transsaharien ne saurait les traverser, et cette éventualité admise, en peu de jours, la voie sera détruite par ces trombes de sables mouvants. — Et les difficultés générales du tracé, personne n'y songe! » Examinons chacune de ces objections successivement.

ASPECT DES DUNES.

D'après une photographie de M. du Taillis.

Le Sahara est le pays de la soif, c'est entendu. Est-ce à dire que l'eau y fasse absolument défaut? Il est loin d'en être ainsi : partout où il y a des dunes se trouve également le précieux liquide. Il est vrai de dire que M. Foureau a noté : « Pas d'eau sur toute la route, cela va de soi au Sahara ». Mais il s'agit de s'entendre, et nul doute que l'explorateur ait voulu parler seulement d'une certaine partie du parcours. Alors les partisans irréfléchis d'un Transsaharien quand même, de tourner l'objection, en creusant des puits à coups de sonde, ou encore, avec M. Leroy-Beaulieu, en se rabattant sur le pétrole pour actionner le moteur. L'objection est tournée en effet, mais elle n'est pas résolue; car relativement aux forages artésiens, il est des régions où les travaux les plus persévérants n'ont jamais pu faire jaillir la moindre goutte d'eau, et quand bien même les sondages seraient efficaces partout, il est prouvé, jusqu'à l'évidence, que les nappes d'eau sublatentes, pour être très abondantes, ne sont pas inépuisables; chaque jour le niveau de l'eau diminue, et tel puits, hier encore vivant, sera demain complètement tari. Or, l'eau sera nécessaire pour préparer le mortier destiné à construire les murs des stations et des postes-caravansérails obligatoires, pour étancher la soif des travailleurs, et, plus tard, des ouvriers piqueurs, sous-chefs et chefs de station. Que le pétrole soit employé en guise de vapeur, nous n'y voyons pas d'inconvénient, d'autant plus qu'il remplace aussi le charbon, dont toutes ces régions sont absolument dé-

DANS LE SAHARA : UN CONVOI DE CHAMEAUX AU REPOS.

D'après une photographie de M. Guath.

nuées; mais c'est là un côté très spécial de la question. Le moment opportun venu, il sera loisible d'examiner quelle source d'énergie doit être employée de préférence à faire mouvoir les wagons du Transsaharien.

La question de l'eau n'est pourtant pas insoluble, loin de là. Nous avons recherché, parmi les itinéraires de différents explorateurs, celui qui présenterait le plus de difficultés et où on aurait le plus de chemin à parcourir pour s'approvisionner d'eau. C'est un parcours de 226 kilomètres d'Ouallen à In-Bebenam, du côté de Tanezrout, au centre même du Sahara.

La caravane que j'ai étudiée sur cette piste, malgré son allure plutôt accélérée de 34 à 44 kilomètres par jour — la moyenne ordinaire au désert ne dépassant guère 30 kilomètres par jour — dut rester six jours pleins sans trouver d'eau. C'est énorme évidemment pour chameaux et voyageurs; et, cependant, au total, ces six étapes comprennent seulement 226 kilomètres; la plupart des locomotives en service contiennent dans leur tender l'eau suffisante pour franchir semblable distance; d'ailleurs, ces six jours de marche sans eau se réduisent pour un trajet en chemin de fer à sept ou huit heures. La distance effrayante dans l'hypothèse d'un voyage par caravane ne présente donc rien de terrifiant dans la seconde éventualité, et c'est, nous le répétons à dessein, l'exemple le plus favorable que puissent invoquer ceux qui prétendent voir dans le manque absolu d'eau sur le parcours, un obstacle insurmontable à la réalisation d'un projet de Transsaharien.

PROFIL NORD-SUD AU TRAVERS DE L'AFRIQUE DU NORD PAR L'AURÈS ET L'AHAGGAR.

Voici un autre obstacle, soi-disant insurmontable lui aussi, et qui n'est pas sans avoir quelque rapport avec la rareté de l'eau! Le climat du Sahara est brûlant. La température est si élevée que tout travail prolongé demeure impossible. L'excès de température dont on aurait à craindre les effets n'est pas celui qu'on a dit. Sans doute il est pénible de subir des chaleurs de 45, 50, voire même 53 degrés; il l'est plus encore d'accroître de la fatigue du climat les efforts d'un labeur opiniâtre, et pourtant, nous sommes convaincus que la plus grande souffrance qu'auront à supporter les terrassiers et les manœuvres, occupés aux travaux d'un Transsaharien, si jamais on le construit, sera de tout autre nature. Si les journées sont brûlantes, les nuits par contre sont très fraîches, et, au Sahara, les effets de la radiation nocturne, qu'aucune végétation et que nul brouillard ne contrarient, sont tels, qu'au lever du soleil, bien souvent le thermomètre marque zéro et au-dessous.

Et d'ailleurs, la chaleur du désert est loin d'être malsaine; elle est sèche, légère, exempte des malaises occasionnés dans les pays chauds par l'humidité des marécages et des rivières. Des centaines de victimes, décimées par les fièvres, sont restées dans les tranchées infécondes de l'isthme de Panama; pareilles hécatombes ne sont point à redouter pour le grand œuvre qui nous occupe.

Par leur mobilité, les dunes, à leur tour, sont-elles capables de faire obstacle au rêve de ceux qui espèrent voir un jour arriver à Marseille, toutes fraîches cueillies, les noix de kola et les bananes du Congo? Nous connaissons la superficie occupée par les dunes: il s'ensuit qu'à tout prendre, si les dunes doivent constituer un sérieux obstacle contre le Transsaharien, il est aisé de faire disparaître la difficulté par une variante dans le tracé. Supposons, par exemple, l'hypothèse d'une ligne Ouargla-Agadès : au lieu de faire courir la voie à travers les 200 kilomètres de dunes du Grand Erg, on peut atteindre également le plateau du Tassili, en passant par la dépression de Mokhanza, à peu près exempte de dunes; mais autant pour ce qui concerne l'objection des dunes que pour ce qui concerne celle du manque d'eau, il est puéril d'éluder la question.

Les dunes sont-elles oui ou non mobiles? Longtemps on les crut telles; aujourd'hui, la preuve est faite de leur immobilité. Soumise à l'action régulière de deux vents, l'un, six mois durant, soufflant du nord, l'autre, six autres mois, venant du sud, la masse de leurs sables a presque toujours une direction nord-sud et présente deux flancs d'aspect complètement divers. Le flanc qui fait face au vent dominant offre une succession de collines qui s'élève par un plan incliné de pente très douce, tandis que l'autre se dresse en une surface abrupte, pour ainsi dire taillée à pic. Une fois formées, — et depuis combien de siècles le sont-elles! — les dunes conservent sensiblement le même aspect et occupent la même place; seule, leur surface varie parfois. Telles, les vagues de la Méditerranée, sans flux ni reflux, dont les mêmes gouttes d'eau font partie tour à tour des abîmes et des crêtes écumantes; ainsi, les mêmes grains de sable constituent successivement le sommet des collines et le creux des dépressions de la dune.

L'action du vent sur elles est continu, mais contraire; aussi ne se déplacent-elles pas en un instant et de façon apparente. Il est sans doute quelques exceptions, mais ces exceptions mêmes ont servi à des études concluantes. Le commandant Godron, dans une notice très détaillée[1], rend compte du résultat de ses recherches sur quelques dunes envahissantes, et prouve sans peine ces points essentiels qui touchent directement à notre sujet : les dunes dans leur ensemble sont immuables; quelques-unes, par suite de

1. *Les Dunes sahariennes et leur immobilisation*, par le commandant Godron.

leur situation particulière, ont une tendance à se déplacer lentement (3 mètres par an); mais au moyen de paillis et de cultures appropriées, il est aisé de les fixer à tout jamais. En résumé, dans l'hypothèse d'un Transsaharien, loin de redouter les dunes, dont en somme l'altitude ne dépasse guère 130 mètres, et non 5 ou 600, comme on s'est plu à le répéter, il sera judicieux de s'en rapprocher le plus possible, car le sable, au désert, indique toujours le voisinage de l'eau.

Laissant de côté pour le moment la question du choix d'un tracé définitif, nous ne pouvons traiter que sommairement la troisième difficulté : la nature du sol. Les montagnes élevées à franchir, sont-elles capables de créer de sérieux obstacles à la construction d'une voie ferrée? Que l'on veuille bien prendre la peine d'examiner le graphique ci-joint, extrait du rapport de la Mission Foureau; il offre sous une forme saisissante l'aspect du relief du sol dans la partie la plus mouvementée du Sahara.

Notons d'abord le hérissement mouvementé et l'élévation considérable des crêtes de la partie algérienne de ce profil, soit de la Méditerranée au Chott-Melrir; remarquons encore le rapport des différences d'altitude entre les cimes des monts Aurès et l'oasis de Biskra d'une part, avec les sommets de l'Ahaggar et le plateau du Tassili d'autre part; c'est une différence de 1 000 mètres en faveur de la facilité d'accès du profil saharien. Et cependant, depuis longtemps un chemin de fer unit la perle du désert au port de Philippeville, et les travaux d'art exécutés, pour être nombreux, ne sortent certes pas d'une difficulté courante. Si l'on remarque enfin que les difficultés vaincues dans le tracé de la mer à Biskra sont accumulées sur une longueur ne dépassant pas le cinquième de la distance totale, figurée sur le profil, on pourra conclure qu'il sera plus aisé de faire le Transsaharien qu'il ne l'a été de construire les lignes de Biskra ou de Saïda.

« Les missions envoyées au Sahara depuis dix ans, écrit M. Leroy-Beaulieu, ont fait la lumière complète sur ce point; le côté technique du problème, le désert, ne sera pas un obstacle pour nos ingénieurs; ni les sables, ni les accidents du terrain, ni le manque d'eau ne nous arrêteront, si nous savons choisir convenablement notre tracé. Aux plus sceptiques d'ailleurs, on peut montrer l'exemple du chemin de fer Transcaspien, établi avec succès par les Russes, dans les déserts de l'Asie centrale, où ils ont rencontré des conditions analogues, sinon plus difficiles que celles où se trouvera le Transsaharien. »

Nous ne saurions mieux conclure relativement à la possibilité de construire une voie ferrée à travers le Grand-Désert : nous tenons à affirmer cependant, avec tous ceux qui ont vu et étudié le terrain, que la disposition topographique de cette partie de l'Afrique, loin d'être un obstacle à l'heureuse issue de l'entreprise, ne se présente nulle part plus favorable. Point de viaducs, point de tunnels, peu ou point de remblais; le Hammada fournit, à profusion et sur place, un ballast inépuisable; enfin, à part quelques ponts d'une construction spéciale sur les oueds susceptibles d'être, après un orage, démesurément grossis, point d'œuvres d'art longues à construire et dispendieuses.

(A suivre.) JEAN DU TAILLIS.

L'Angleterre en Abyssinie. — Exploration du Nil Bleu. — Chemin de fer de Khartoum en Éthiopie.

Une importante expédition, l'une des mieux équipées qui soient jamais parties d'Angleterre, se dirige vers le cœur de l'Abyssinie, en vue d'explorer tout le cours du Nil Bleu, depuis un point très proche de la capitale de l'Abyssinie jusqu'à Khartoum. L'expédition essaiera, pour la première fois, de parcourir le fleuve, pour s'assurer s'il est possible de l'utiliser pour le commerce abyssinien à travers la sphère anglo-égyptienne.

Actuellement, la plus grande partie du commerce se fait par Djibouti, point terminus du chemin de fer d'Éthiopie. Il s'agit de trouver une nouvelle route, qui aurait une valeur commerciale et politique considérable pour les gouvernements abyssin et anglo-égyptien.

L'expédition est une expédition anglaise, bien qu'elle soit conduite et payée par un Américain, M. W. Mac Millen, de Saint-Louis, un ami personnel du ras Makonnen, qui a déjà voyagé en Abyssinie, et qui fut décoré, l'an dernier, par l'empereur Ménélik, de l'ordre de l'Étoile éthiopienne.

Mais l'expédition sera activement aidée par le colonel Harrington, résident anglais à Addis-Ababa, qui l'accompagnera en personne. C'est lui, d'ailleurs, qui a réglé une grande partie des détails pendant son séjour en Angleterre, à l'occasion de la visite du ras Makonnen.

M. Mac Millen ira de Djibouti par chemin de fer jusqu'à Addis-Harar, point terminus de la ligne, d'où il se dirigera sur Harar. Il compte former une caravane de cent chameaux, quarante serviteurs et d'une escorte armée d'Abyssins. A Harar, il verra le ras Makonnen.

Après quelques semaines employées à chasser l'éléphant et le rhinocéros dans le Hawash, il ira directement à Addis-Ababa, où il sera rejoint par le colonel Harrington. L'expédition partira en juin pour son exploration sur le Nil Bleu. Elle espère arriver à Khartoum en août.

Suivant des renseignements d'une autre source, les promoteurs anglais comptent bien faire en sorte de pousser rapidement les travaux du chemin de fer de Khartoum à la capitale de l'Éthiopie, afin que leur locomotive y arrive avant celle des Français venant de Djibouti.

Ils disent que, bien que les Français ne soient qu'à 400 kilomètres d'Addis-Ababa, ils espèrent réaliser leur projet, grâce aux appuis qu'ils possèdent, et en particulier celui de leur Gouvernement, qui ne négligera rien pour les aider dans la construction de cette ligne, d'une importance capitale pour les intérêts anglais sur le Nil.

Il n'est malheureusement pas hors de propos de constater qu'au moment où cette mission anglaise s'efforce d'entrer dans les bonnes grâces de Ménélik, celui-ci semble être en froid avec notre ministre, M. Lagarde.

Une Visite au petit Roi de l'Ouganda.

Mme Cunningham, femme du secrétaire britannique pour l'Ouganda, a rendu visite au petit roi indigène de ce pays et nous en a envoyé une intéressante relation.

Nous quittâmes Kampala, aux environs de Mengo, capitale de l'Ouganda, vers neuf heures du matin, dans notre petit pousse-pousse, traîné par cinq indigènes, vêtus, selon la mode du pays, d'un morceau d'étoffe serrée autour des reins et fabriquée par eux, tant bien que mal, avec l'écorce du figuier. Après une demande adressée au chef de la justice, une entrevue nous avait été accordée avec le petit roi, et il s'agissait de nous rendre sur la colline habitée par lui et assez difficile à atteindre, étant donné le mauvais état des chemins.

Néanmoins, nous partîmes courageusement, après nous être munis d'un nombre incalculable de coussins pour nous garantir, autant que possible, contre les cahots de la route. L'étiquette existant ici aussi bien et peut-être plus qu'ailleurs, il avait été convenu par notre interprète, un des chambellans du roi, (homme versé dans toutes les règles du protocole), que nous nous rendrions tout d'abord chez Zakaliya Kisingiri, le grand juge, pour lui présenter nos hommages et le remercier de son empressement à nous introduire auprès de Sa Majesté. C'est donc chez ce personnage que nous nous rendîmes d'abord.

LE PETIT ROI DE L'OUGANDA ET SA GARDE D'HONNEUR.

D'après une photographie de Mme Cunningham.

Le chemin commença bientôt à monter d'une façon inquiétante et, de notre petite voiture, nous le regardions s'allonger devant nous en une ligne poudreuse. Sur notre passage, des enfants et des femmes, qui flânaient à l'ombre des bananiers, se départaient un peu de leur attitude courbée et nous regardaient avec une curiosité mêlée de surprise, peu d'Européens se promenant dans ces parages, surtout à une heure aussi chaude de la journée.

Enfin nous arrivons chez le juge. Nous pénétrons dans une cour formant comme une première antichambre, et dont l'aspect assez sale ne donne guère l'idée de quoi que ce soit de royal; puis nous passons une deuxième porte, après avoir montré patte blanche au portier et après de longs pourparlers de la part de notre interprète. Cette seconde cour est remplie de nègres vêtus de robes d'un blanc éclatant et appartenant probablement de loin ou de près à l'entourage du roi.

Après quelques nouvelles discussions avec un troisième cerbère, nous nous trouvons transportés dans la cour même de la maison. Ici, rien encore de bien extraordinaire : une sorte de petit jardin planté d'arbres indigènes de toute espèce; à droite, près de nous, une petite maison basse avec un toit en chaume; au fond, à gauche, une grande bâtisse, en briques, inachevée, et c'est tout. La cour était remplie d'une quantité d'indigènes qui tous s'engouffraient dans la petite maison. C'était, en effet, l'heure où Kisingiri tenait son audience, et tous ces pauvres nègres étaient des plaignants venant réclamer justice. Détail assez curieux : à la porte, on pouvait voir environ une centaine de sandales indigènes, rangées le long du mur et que les hommes y avaient laissées, en entrant dans la maison. Nous étions à peine là depuis quelques secondes, que Kisingiri lui-même sortit de la petite chaumière. Son apparence n'offre rien de bien particulier. Il est de taille moyenne, plutôt petit et assez gros; il porte la moustache et un peu de barbe. Il est très rare de voir aucun poil sur la figure des Baganda, qui prennent soin de les faire disparaître dès leur plus tendre jeunesse, par des moyens artificiels. Les traits du grand juge, comme ceux de ses compatriotes, n'offrent rien de la grossièreté que l'on rencontre chez les nègres de la côte de l'ouest : ils sont beaucoup plus fins et mieux proportionnés. Le costume du chef de la justice est simple : une chemise blanche, d'une propreté immaculée, sur laquelle, en signe probablement de sa dignité, il a endossé deux gilets, l'un qui fut noir, l'autre marron, et qui certes ne l'embellissent pas. Il nous parle en swahili, ne connaissant pas l'anglais, et nous lui répondons de même.

Après un court colloque, dans lequel il trouve pourtant le temps de nous dire qu'il a été malade et de solliciter des remèdes, nous nous remettons en route, pour nous rendre cette fois chez le roi en personne. Péniblement, car la route est difficile, nous arrivons à la montagne Mengo, qui est la propriété absolue du petit roi, et où il loge avec toute sa cour.

Le jeune prince, qui règne aujourd'hui, est âgé seulement de sept ans; il est le fils de Mwanga, qui fut

déposé en 1899 et exilé aux Seychelles, où il se trouve encore aujourd'hui.

La ville de Mengo se compose de sept collines et celle sur laquelle nous sommes, Mengo proprement dit, se trouve juste au centre. De quelque côté que se tourne le regard, ce ne sont que des horizons de verdure sans fin; d'un côté Kampala, le siège du Gouvernement anglais, de l'autre Rubaga, le centre des missions catholiques françaises; plus loin, Namirembe, centre des missions protestantes, etc. Nous arrivons à une petite porte taillée dans une barrière en roseaux et à peine assez grande pour laisser passer deux personnes de front. Alors commence pour nous une nouvelle promenade, à travers une masse de petites cours qui deviennent de plus en plus propres à mesure que nous approchons du sanctuaire.

Nous traversons encore une dernière cour et nos oreilles sont frappées par le son d'une musique bizarre, ressemblant au fifre ou en tout cas à quelque chose d'aussi aigu. Nous sommes arrivés! Aussitôt la porte s'entre-bâille, et nous nous faufilons, plus que nous n'entrons, à la suite de notre cicerone.

Les airs de flûte cessent immédiatement à notre arrivée et une douzaine de soldats qui sont dans la cour essayent un air de trompettes en notre honneur. Ce bruit discordant m'empêche tout d'abord de bien me rendre compte de l'endroit où je me trouve, mais les trompettes ayant cessé, je reprends bientôt mes facultés d'observation. Nous sommes dans une enceinte assez petite, dans laquelle il y a deux maisons. L'une d'elles est la maison privée du roi, l'autre son salon. Nous sommes introduits dans le salon, où sont déjà un grand nombre de chefs qui nous attendent et où quelques chaises, recouvertes de peaux de bêtes, ont été préparées à notre intention.

Le sol est soigneusement parsemé d'herbe séchée, disposée avec une régularité merveilleuse et recouverte de nattes et de tapis, dont la plupart ne feraient pas mauvaise figure dans une maison européenne. En face des sièges, qui nous sont destinés, est placé un fauteuil, dans lequel ne va pas tarder à venir s'asseoir le petit roi. En effet, au bout d'une ou deux minutes, nous entendons les trompettes retentir de nouveau et nous voyons s'avancer le jeune prince, accompagné par deux ou trois femmes qui sont chargées de l'élever.

Tchua-Davidi est habillé d'une petite chemise blanche très propre, sur laquelle il porte une espèce de manteau de cour, en drap noir. Sa tête est recouverte d'une sorte de petite toque en velours noir, complètement cachée par des broderies d'or, qui lui va fort bien. Sa petite figure enfantine a déjà une expression raisonnable et réfléchie, et l'on s'aperçoit très facilement qu'il a tout à fait conscience de sa dignité. Ses yeux sont immenses et lui donnent un petit air innocent qui ajoute beaucoup au charme de sa physionomie. Il s'assied posément en face de nous et nous donne gentiment la main en disant : « Good morning », le seul mot d'anglais qu'il connaisse encore. Il est très timide et parle fort peu, mais observe attentivement et on voit que rien de ce qui se passe autour de lui ne lui échappe. Grâce à notre interprète, nous lui faisons quelques questions auxquelles il ne répond que par monosyllabes. Les femmes de sa suite sont sans cesse autour de lui, et avec des mouchoirs de soie tâchent d'empêcher les mouches d'approcher de lui. Ses petits pieds sont nus et battent dans l'air, étant trop petits pour atteindre le sol. Cela achève de lui donner l'air d'un gentil bébé. Du reste il est tout petit et aussi léger qu'une plume. Après quelques moments d'entrevue, nous lui demandons la permission de prendre sa photographie, ce à quoi il consent avec la meilleure grâce du monde.

Pendant que mon mari s'occupe à préparer mon appareil, je tâche d'engager une conversation un peu suivie avec le jeune prince. Je lui montre des breloques que je porte à ma chaîne de montre et je réussis à captiver son attention. Je lui fais même présent d'un petit crayon en argent et de différentes choses, et il les reçoit avec l'air important d'un enfant gâté. Les femmes de sa suite me regardent avec une curiosité bien amusante, elles viennent même toucher le bord de ma robe et se disent entre elles : « Mulungi nyo! » (c'est très beau).

Profitant d'un moment où le soleil n'est pas trop violent, mon mari emporte le petit roi et le place dans un fauteuil où nous le photographions entouré de sa garde d'honneur.

L'opération terminée, ses femmes le prennent par la main et, après nous avoir dit au revoir, il s'achemine de nouveau vers sa maison, tandis que les trompettes sonnent.

Nous prenons congé de nos hôtes et repassons par toutes les petites cours, accompagnés cette fois par la garde d'honneur, qui nous fait escorte jusqu'à la première porte. Arrivés là, nous remontons dans notre pousse-pousse, et nous voilà repartis au milieu des ornières de la route, sous un soleil qui nous brûle à travers la capote, loin des fastes de la royauté, aperçus pour un instant.

C. Cunningham.

Mort du Vicomte du Bourg de Bozas.

Le vicomte du Bourg de Bozas, dont nous annoncions, il y a quelques mois, l'arrivée au Nil Bleu, a succombé aux fatigues et aux privations, emporté par cette terrible fièvre bilieuse qui ne pardonne guère. Pendant deux ans, l'intrépide voyageur avait bravé avec succès tous les dangers de la rude vie en Afrique, et la mort aveugle est venue le frapper à l'instant du retour, au moment où il allait recueillir le juste tribut d'admiration que son œuvre lui avait valu.

Riche et intrépide, il avait abandonné une grande situation mondaine pour consacrer sa fortune et son ardeur à une exploration scientifique destinée à reconnaître une vaste région de l'Afrique orientale. Il avait trente ans lorsqu'il s'embarqua à Marseille, le 10 jan-

vier 1901, pour Djibouti, emmenant quatre collaborateurs : M. Burthe d'Annelet, lieutenant au 31e dragons, où lui-même était sous-lieutenant de réserve; le docteur Brumpt, docteur ès sciences et ex-interne des hôpitaux de Paris; M. Franz de Zeltner, naturaliste; enfin, M. Golliès, chef de caravane.

Pendant un an, d'avril 1901 à mars 1902, la mission du Bourg de Bozas parcourut l'Éthiopie, recherchant toutes les régions demeurées inconnues pour y travailler, pour en dresser la carte, pour y étudier l'histoire naturelle et pour y recueillir des spécimens de la faune et de la flore, qui sont venus enrichir le Muséum et tous nos autres établissements d'enseignement supérieur. Elle n'est point allée directement à Addis-Ababa. Mais, piquant d'abord au Sud, pour remonter ensuite vers la capitale abyssine, elle a parcouru successivement le Harar, l'Ogaden, et les pays d'Aroussi et de Galla. Le 28 décembre 1901, après une route de près de deux mille kilomètres, qui est toute en boucles, en pointes et en multiples explorations, elle arrivait à Addis-Ababa.

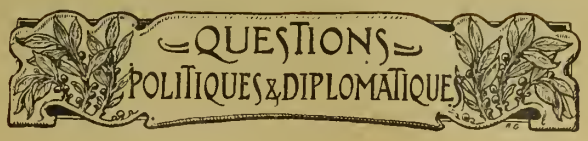
Durant ce long voyage, le vicomte du Bourg de Bozas s'attacha à servir les intérêts de la France. Et il y réussit pleinement, à tel point que pendant deux mois l'empereur Ménélik se plut à retenir auprès de lui la mission française.

Pendant le séjour à Addis-Ababa, le vicomte du Bourg enrôla un jeune naturaliste qui se trouvait en Éthiopie, M. Didier, et qui remplaça dans la suite, auprès de lui, deux de ses collaborateurs : le lieutenant Burthe d'Annelet, dont le congé arrivait à expiration, et M. de Zeltner, trop souffrant pour continuer.

Le 4 mars 1902, l'expédition se remettait de nouveau en marche, et, toujours en explorant minutieusement le terrain, gagnait le sud de l'Abyssinie, les territoires du grand lac Rodolphe, puis, de là, s'acheminait vers le Nil qu'elle atteignait le 18 septembre au poste anglais de Doufilé. Depuis dix-huit mois, la mission travaillait en Afrique; maintenant, la route du retour s'ouvrait facile devant elle; elle n'avait qu'à descendre le Nil et à rejoindre l'Égypte; mais du Bourg de Bozas ne voulut pas faire les choses à demi, car il n'estimait pas sa tâche terminée, et il s'achemina à travers les territoires du Congo belge, afin d'effectuer la traversée complète du continent noir et d'augmenter la moisson scientifique de la mission.

C'est dans cette dernière partie du voyage que l'explorateur contracta la terrible maladie qui vient de trancher brutalement cette existence si courte et déjà si bien et si noblement remplie. « Mais si l'homme a disparu, écrit M. Charles Rabot, l'œuvre qu'il a élevée au prix de sa vie reste debout, la masse énorme de documents de toute nature recueillie par le vicomte du Bourg de Bozas est un monument scientifique durable, et le souvenir de ce noble cœur demeurera, non seulement parmi ses proches et ses amis, mais encore parmi tous les hommes qui ont le généreux souci des entreprises nobles et utiles à la grandeur morale de la France. »

Le *Tour du Monde* s'associe de tout cœur aux justes et chaleureuses paroles de M. Ch. Rabot. Il tient à affirmer sa sympathie et son admiration pour cette nouvelle et glorieuse victime du continent noir. Il est de ceux qui n'oublieront pas.



Le Litige de l'Alaska. — Qui, des États-Unis ou du Canada, aura la grosse part?

Lorsque, en 1867, la Russie vendit aux États-Unis le territoire de l'Alaska, la puissance acquérante assuma les obligations imposées à la Russie par le traité anglo-russe de 1825, qui avait déterminé la frontière entre le territoire russe et les possessions anglaises de l'Amérique du Nord. Pour la presqu'île de l'Alaska, cette délimitation était très simple, la frontière étant formée par une ligne droite imaginaire suivant 141° longitude ouest (Greenwich). Mais l'Alaska déborde vers le sud-est la presqu'île proprement dite.

Le traité anglo-russe de 1825 avait stipulé que cette bande de terre aurait pour limite, soit la chaîne des montagnes qui borde la côte, quand elle n'en serait pas distante de plus de 30 milles, soit une ligne suivant la côte à une distance de 30 milles.

Quand fut signé ce traité, les régions délimitées paraissaient si insignifiantes, qu'on n'avait pas cru devoir préciser davantage. Mais, à mesure que ces contrées se développèrent, et surtout lorsqu'on y trouva des mines d'or, un litige s'éleva.

Voici en quoi il consiste. On sait que la partie de la côte américaine comprise entre l'île de Vancouver et le détroit de Behring est excessivement tourmentée, bordée d'îles nombreuses et coupée de fjords. Il s'agit donc de savoir, pour cette portion de la côte, si la ligne frontière prévue par le traité de 1825, distante de 30 milles de la côte, doit suivre la direction générale de cette côte ou bien toutes ses sinuosités. Le Canada, et avec lui l'Angleterre, tiennent pour la première interprétation; les États-Unis, pour la seconde; suivant la thèse adoptée, le résultat serait très différent.

La deuxième thèse donne aux États-Unis une étendue plus considérable de territoire ; elle ferme aussi aux Anglo-Canadiens l'accès de la mer. Supposons, en effet, qu'un fjord pénètre à l'intérieur à une profondeur de plus de 30 milles; d'après la thèse anglo-canadienne, la partie inférieure de ce fjord, sur ses 30 derniers milles, appartiendrait seule aux États-Unis, tandis que sa partie supérieure appartiendrait aux Anglo-Canadiens, qui auraient ainsi accès vers la mer. D'après la thèse américaine, c'est tout le pourtour du fjord qui appartiendrait aux États-Unis, jusqu'à une distance de 30 milles au delà de son sommet.

Après bien des pourparlers, une commission de six membres, dont trois Anglais et trois Américains, vient d'être constituée pour statuer sur le litige, quitte à recourir à l'arbitrage en cas de partage égal des voix.

Almada Negreiros. — *L'Epopée portugaise*. Histoire coloniale. Challamel, éditeur, 17, rue Jacob, Paris.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

NUOVA ANTOLOGIA.

Rome.

A travers la Mongolie.

Cet article est un extrait du journal de voyage d'un explorateur italien, M. Mario Valli, qui, parti de Pékin et se dirigeant sur Moscou, a traversé la Mongolie dans le mois d'octobre de 1901. Nous le suivrons à partir du moment où, sur la lisière du désert de Gobi, il va entrer dans la province d'Ourga. C'est le 7 octobre.

Nous sommes toujours dans le Gobi, écrit-il. Partout la désolation et l'aridité. Au moindre souffle d'air, le sable se soulève en nuages grisâtres qui envahissent tout, et se glissent dans les plus subtils interstices de nos tentes.... (Le 8 octobre). Quelques traces de végétation apparaissent. Le terrain devient accidenté. Quelques indigènes à cheval, à l'horizon, font évanouir à nos yeux l'impression d'horrible solitude que nous avons éprouvée ces jours derniers. Le Mongol est un cavalier-né : les femmes, les enfants, participent aux exercices violents des hommes et se cramponnent sur le dos de leur monture avec autant d'aisance et de sûreté que s'ils se trouvaient sur un siège. Voilà ce que nous remarquons ce même jour-là, où, plus nous avançons, plus notre route s'anime par la présence d'indigènes, ce qui indique le voisinage d'un endroit habité. L'aridité du sol a d'ailleurs fait place à une végétation de plus en plus riche; nous nous trouvons dans la région habitée par la tribu de Kalkas, qui, plus qu'aucune autre, a conservé ses antiques traditions.

Dans ces tribus mongoles, l'autorité du Gouvernement de Pékin s'exerce par l'intermédiaire d'un commissaire impérial. Plusieurs chefs de tribus prétendent être les descendants de Gengiskan. Ils gouvernent en vertu de coutumes et de traditions dont quelques-unes remontent à une très haute antiquité. Ces coutumes furent soumises, au XIIe siècle de notre ère, à une revision sévère de la part du Gouvernement impérial, il les réunit en un code qui fait toujours force de loi, dans son triple texte mongol, chinois et mandchou.

Les princes qui gouvernent les différentes villes ou tribus ont un titre et un pouvoir héréditaires, bien qu'ils soient soumis à la sanction de l'empereur. Chaque année, ils sont obligés d'aller rendre hommage à la Cour de Pékin, en emmenant avec eux, pour en faire présent à leur suzerain, des chameaux et des chevaux dont la couleur et le nombre sont fixés par les lois cérémoniales de l'Empire. Ils reçoivent en échange, de la part de l'empereur, des étoffes, de la soie, des porcelaines.

Il y a d'ailleurs une gradation très complexe dans les honneurs et attributions de ces différents princes. La plupart de ces princes se parent d'un titre absolument vide, et la soi-disant noblesse mongole ne met pas ses membres à l'abri de la misère. Sous d'autres noms, en Extrême-Orient comme chez nous, il y a des Bourbons marchands de chevaux et des Valois manœuvres ou terrassiers.

Ceux d'entre eux qui ont un commandement militaire réunissent leurs milices à intervalles déterminés pour les exercer au tir de l'arc. Ces soldats sont divisés en régiments et se recrutent dans le peuple à raison de un sur deux, deux sur trois, trois sur quatre d'entre les enfants mâles de chaque famille.

Chaque année, une grande assemblée de chefs ou princes gouvernants est convoquée à Ourga pour traiter des affaires de politique intérieure. A ces réunions assiste, de droit, un commissaire impérial, et aucune décision importante ne peut être prise sans son contrôle.

La population mongole est divisée en trois grandes classes : les nobles, les clercs et le peuple. Les relations des unes aux autres sont réglées par les lois et les coutumes; mais le Gouvernement chinois commande aux unes et aux autres, non seulement par le contrôle direct de ses commissaires, mais par une subtile politique d'absorption qui tend à effacer les derniers droits d'une race qui, à un moment donné, fit courber le Chinois sous un joug de fer. D'autre part, la Russie étend lentement son influence, dont M. Mario Valli a pu constater les effets dans la capitale de la province, à Ourga.

Mais, avant d'arriver dans cette ville, il a pu observer dans les villages qui lui servirent de stations d'étape, quelques-uns des caractères de ces curieuses populations. A cet égard, les idées religieuses sont le meilleur indice révélateur. Comme en Chine, on remarque encore en Mongolie des traces de fétichisme antique. L'esprit suprême, disent les naturels, anime toutes choses par sa présence, et réside de préférence dans celles qui ont un aspect majestueux : les montagnes, les grands fleuves, le désert, ont une âme mystérieuse, dont il faut gagner les faveurs ou fléchir le courroux. La Chine a laissé pendant de longs siècles ses richesses minérales improductives, à cause de la terreur qu'on y éprouve à la pensée de troubler un esprit puissant et irritable ayant élu domicile dans les champs d'or ou de houille. C'est le même sentiment de crainte qui fait encore trembler les Mongols devant leurs Chamans et les engage à ériger des autels dans le désert, sur les montagnes ou au bord des fleuves. Devant ces *obos* (autels), ils récitent des formules magiques, en plantant au sommet de petits drapeaux de soie, où ils ont entrelacé des poils de cheval ou de chameau, afin que les génies de l'air, de l'eau, de la plaine, étendent leur protection sur les bêtes domestiques.

Pendant la pénible traversée des derniers contreforts des monts Jablonoï, dont la chaîne principale sépare le bassin de l'Amour de celui du lac Baïkal, le voyageur arriva aux bords de la Tola, qui roule ses eaux tranquilles à travers des régions fameuses dans l'histoire de l'Asie. C'est ici que naquit l'illustre Gengiskan, et que l'empereur Kang-si a remporté sa grande victoire sur les Mongols. Que de potentats, que de races diverses ont tour à tour foulé ces rives, soit du pas triomphal du conquérant qui marche à la conquête du monde, soit dans une fuite éperdue et le désordre qui suit les grandes défaites! Ce va-et-vient de vaincus et de victorieux se trahit encore dans l'extrême confusion des noms, russes, mongols, chinois, qui désignent souvent tous à la fois la même localité. On dirait d'une Hongrie asiatique : ici comme aux bords du Danube, on foule le champ de bataille des nations.

Non loin du fleuve illustre, la cité sainte d'Ourga, entourée de forêts, apparut au voyageur comme le terme de la traversée pénible et périlleuse du Gobi. Le mandarin chinois qui gouverne la province avait envoyé au-devant de l'étranger toute une escorte de cavaliers, et l'attendait lui-même, à un kilomètre de la ville, sous un grand pavillon où il offrit à son hôte des rafraîchissements.

Le mandarin était un beau vieillard à longue barbe, et habitué, grâce à ses rapports avec les Russes, au contact des Européens. Il représentait le Gouvernement de Pékin; dans toutes les affaires qui ne sont pas purement locales, il avait la préséance sur le prince. Ce dernier était un jeune homme de vingt-cinq ans, petit, de physionomie assez peu intelligente.

La ville d'Ourga est divisée en deux parties, la ville mongole et la ville chinoise, qui porte le nom particulier de *baimacen* (lieu de commerce). Deux ou trois kilomètres séparent ces deux villes, entre lesquelles s'élève le bâtiment du Consulat impérial russe. La Russie est la seule puissance civilisée qui soit représentée à Ourga. Ce nom lui-même est russe. Beaucoup d'autres choses encore rappellent — ou plutôt annoncent — la puissance envahissante du tsar : un détachement de cosaques montés et d'infanterie russe tient garnison à Ourga, sous les ordres d'un lieutenant-colonel et de cinq ou six officiers d'un grade inférieur. A l'époque des troubles de Chine, ce détachement fut renforcé; mais les Mongols sont restés tranquilles. Les deux cent cinquante soldats qui y stationnent actuellement logent dans une caserne qui est formidablement retranchée, une véritable forteresse.

La banque russo-chinoise a obtenu pour sa succursale à Ourga d'importantes concessions des princes mongols, entre autres la mise en circulation du rouble comme unité monétaire. Le rouble est maintenant une monnaie courante en Mongolie, tandis qu'il y a quelques années, les paquets de thé et autres objets en nature étaient les seuls moyens d'échange dans les affaires.

L'état-major russe, de son côté, a dressé une carte exacte et détaillée de toute la Mongolie orientale, en un grand nombre de feuilles, dont une édition spéciale n'est pas mise dans le commerce, et qui reste la propriété exclusive et secrète de l'Etat; les moindres villages, avec le nombre de chevaux, de chariots, de chameaux qu'on y peut trouver, sont inscrits dans cet inventaire, dont l'état-major russe n'a pas fait, certes, un simple objet de curiosité géographique!

Le Transsaharien est-il possible? *(Suite[1].)*

Le Transsaharien serait un auxiliaire puissant de domination sur toutes les populations de notre empire africain et servirait, le cas échéant, à les protéger contre une agression étrangère. D'autre part, au fort de la lutte économique que se livrent les puissances européennes en Afrique, il serait l'appoint susceptible de donner la victoire.... Sera-t-il en lui-même une « bonne affaire »? Les opinions sont très diverses à cet égard. Cependant il semble que le transport du sel du Sahara au Soudan suffirait à lui assurer d'importantes recettes.

Les chemins de fer sont un instrument puissant de domination et de pacification. Ainsi, pour ne parler que de l'Algérie, la construction de la ligne Saïda-Le-Kreider-Aïn-Sefra contribua pour une large part à éteindre les foyers de rébellion allumés par Bou Amama en 1881; du jour où l'extrémité des hauts plateaux fut atteinte par un rail, tout le pays fut à l'abri du retour offensif de l'ennemi.

Aujourd'hui, des rumeurs de soulèvement surgissent du centre de l'Afrique; le fanatisme musulman, attisé par quelques marabouts, fait des progrès sensibles; tantôt on parle de prédications de *guerre sainte*, tantôt on est contraint d'assister, impuissant, à l'assassinat de compatriotes ou de protégés. Il demeure hors de doute que la construction d'un chemin de fer à travers les zaouias rebelles à notre influence et à notre civilisation amènerait peu à peu une notable amélioration; avec les facilités de communication, les voyages des musulmans se multiplieraient, et dès lors ils acquerraient une conception toute différente de nos intentions, de nos usages, de nos mœurs. L'homme le plus à même de connaître les Touareg, pour les avoir plus longtemps fréquentés, M. Flamand, est resté persuadé que le Targui ne fut contraint de recourir aux brigandages que pour assurer son existence; la sécurité dans toutes ces régions se trouvera accrue par ce seul fait que les Touareg s'enrichiront peu à peu, « la raison de leurs pillages multipliés, dit l'explorateur, étant leur extrême pauvreté. » Outre ce résultat, un chemin de fer venant à pénétrer dans ces régions assurera notre suprématie dans les monts Hoggars, repaire avéré des Touareg. Installés là, grâce au Transsaharien, nous les obligerons à se soumettre ou à se retirer.

L'OASIS DE MAGHRAR SUR LA ROUTE DU CHEMIN DE FER D'AÏN-SEFRA A DUVEYRIER.

D'après une photographie de M. du Taillis.

L'influence pacificatrice d'un Transsaharien est indéniable; mais son importance est plus considérable encore lorsqu'on l'envisage au point de vue national. Les temps actuels ont compliqué le problème des relations extérieures; l'heure n'est pas encore venue pour les peuples de renoncer aux luttes sanglantes; le partage des diverses régions du globe entre les nations européennes, en multipliant les points de contact, a augmenté la possibilité d'un choc, et les batailles rangées peuvent se livrer désormais aussi bien en Afrique et sur les mers de Chine qu'en Allemagne ou sur les flots de la Manche. Mais, de plus, en pleine

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 8, page 57.

paix, les nations rivales s'adonnent sans trève ni repos à une guerre d'un autre genre et non moins redoutable, la guerre économique. En Afrique, les positions réciproques se précisent; Allemands et Anglais nous ont disputé les territoires les plus fertiles et les plus riches. Malgré cela, dans le nord-ouest du continent, nous avons su nous tailler un immense empire : la presque totalité des féconds bassins du Sénégal, du Niger et de l'Oubanghi, sans compter les rivages peuplés du lac Tchad. Ne nous étonnons pas de voir notre lot splendide exciter les convoitises de nos voisins d'Europe, devenus aussi, par le fait des conventions récentes, nos voisins du Soudan. Qu'arrivera-t-il si, pour une raison quelconque, peut-être sous un prétexte futile, une mésintelligence vient à éclater entre la France et l'Angleterre ou l'Allemagne? Il y a gros à parier qu'une partie décisive se jouera au cœur même de l'Afrique, et ses résultats favoriseront naturellement celui des trois peuples qui se trouvera, par avance, le mieux armé pour la lutte.

A ce seul point de vue, le Transsaharien, développant ses rails à travers un territoire entièrement à nous, permettant à nos troupes d'être présentes à quelques jours d'intervalle dans les régions les plus éloignées, le Transsaharien, disons-nous, serait l'outil merveilleux, capable à lui seul de nous assurer la victoire. Que les Allemands nous cherchent noise au Tchad, qu'ils envahissent le Baguirmi et l'Ouadaï : avant que de Hambourg ou de Kiel soient envoyés les renforts destinés à appuyer leur mouvement offensif, le Transsaharien, en une semaine, permettra de transporter et de mettre en ligne des milliers de tirailleurs Congolais, Haoussas, Sénégalais, sans compter la réserve de nos troupes algériennes. Que, de son côté, l'Angleterre, dans l'hypothèse douloureuse d'un conflit dont Fachoda nous a donné l'appréhension, mobilise contre notre colonie ses garnisons des splendides régions du Bornou et du Sokoto, le Transsaharien sera l'auxiliaire désigné pour transporter à la frontière les troupes qui s'opposeront à l'envahissement.

A voir l'importance que les Anglais attachent à leur railway du Cap au Caire, nous pouvons apprécier l'intérêt stratégique et national de la voie ferrée qui nous occupe. En augmentant les facilités de mobilisation de nos troupes africaines, un Transsaharien multiplierait nos effectifs toujours disponibles. La construction de ce chemin de fer rendant impossible à l'avenir l'éventualité d'un second Fachoda, ne se trouve-t-elle pas commandée par l'intérêt de la France?

OASIS DE FENOHIR : UN POINT D'EAU SUR LE TRACÉ PROJETÉ.

D'après une photographie de M. du Taillis.

D'autre part, il importe d'ouvrir chaque jour des marchés nouveaux à notre industrie, qui se lamente sur les malaises de la surproduction, surproduction qui abaisse les salaires d'une inquiétante façon et diminue considérablement la valeur marchande des objets manufacturés.

Seule peut-être, l'Afrique, grâce à ses populations neuves, dénuées de toutes les productions de notre industrie nationale, nous donne encore la faculté de rétablir la balance nécessaire entre l'offre et la demande. Il serait superflu de faire ressortir l'avantage immense que nous donnerait à ce point de vue la construction du Transsaharien; il est bien évident que la nation dotée des moyens de transport appropriés est appelée, dans la plus large mesure, et presque à l'exclusion des autres, à bénéficier des avantages créés par de nouveaux débouchés.

En admettant même que nous ne soyons pas seuls à voir notre commerce se développer, grâce à la construction d'une ligne allant de l'Algérie au Soudan, une dernière considération mérite d'être examinée. Les Allemands et les Anglais, voire même les Italiens, avec leurs désirs de conquête en Tripolitaine, et les Belges du Congo pourraient fort bien, plus audacieux et plus entreprenants que nous, construire pour leur compte la voie en projet. Du même coup, tout ce que nous avons dit au sujet des avantages stratégiques et commerciaux d'un Transsaharien français se tournerait contre nous, dans l'hypothèse d'un Transafricain italo-belge.

Après avoir montré la possibilité et l'importance d'un Transsaharien, il nous faut aborder une question délicate où nous devrons sans doute faire de prudentes réserves. Il s'agit d'exposer ce que nous appellerons l'économie du projet. Quel sera le trafic probable du chemin de fer transsaharien? En face des dépenses d'établissement et d'exploitation, quelles seront les recettes?

La divergence d'opinions, quasi infinie, n'est pas pour faciliter la réponse; les plus grands économistes ne sont pas d'accord. Examinons d'abord l'opinion de ceux qui affirment que le Transsaharien sera ce qu'on est convenu d'appeler « une bonne affaire ».

A les entendre, il ne s'agit rien moins que de drainer le commerce du Soudan, d'exploiter les richesses incalculables des oasis, et, pour prendre leurs emphatiques expressions : « On n'ose évaluer les résultats probables. Ils tiennent de la magie... Il se produira comme une poussée formidable de marchandises

du sud vers le nord. » Pour d'autres, il ne s'agit pas seulement des produits du sol, mais encore et surtout de ceux du sous-sol. « La dépression du Sahara contient des trésors insoupçonnés; les mines de pétrole, de fer, de phosphate et d'or même y sont cachées, immenses, innombrables ». De là à faire du Sahara une contrée merveilleuse, où abondent bœufs, moutons, chevaux et chameaux, où l'on peut voir des champs de blé et de luxuriantes plantations de coton, de tabac et de safran, il n'y a qu'un pas; M. Leroy-Beaulieu le franchit. Avec de pareilles données, les difficultés économiques soulevées par un Transsaharien sont aisément résolues, le problème même ne se pose pas.

Mais voici bien un autre son de cloche : « Le Sahara actuel ne peut rien nous fournir; ses populations sont pauvres, ses productions sont nulles, le transit commercial qui le traverse est insignifiant. Considéré en tant qu'affaire commerciale, immobilisant forcément d'énormes capitaux, je n'ai — et c'est M. Foureau qui parle dans son livre : *D'Alger au Congo par le lac Tchad* — je n'ai qu'une très médiocre confiance dans le rendement probable du Transsaharien. » Il serait téméraire de vouloir définitivement trancher le débat. Toutefois, faisons état de quelques renseignements bien certains touchant l'importance commerciale du trafic possible de l'Algérie avec le Sahara et le Soudan. A priori, rallions-nous hardiment à l'opinion de M. Foureau, et admettons que le rendement économique d'un Transsaharien se réduise à zéro pour ce qui concerne toutes les régions désertiques.

CONVOI EN CARRÉ SUIVANT LE LIT DE L'OUED SAOURA SUR L'ITINÉRAIRE DU TRANSSAHARIEN

D'après une photographie de M. du Taillis.

Mais les oasis? dira-t-on. Nous nous sommes emparés de « cette verte lisière du Sahara algérien »; nous pensions nous enrichir des fruits de leurs palmeraies et de leurs nombreux troupeaux : Timmimoun, In-Rhar, In-Salah, ces noms ont tinté à notre oreille comme le son argentin d'écus et de douros. Quelle désillusion! Prenons les rapports officiels. Timmimoun est un district, le plus important du Gourara; il comprend 27 ksours très proches les uns des autres, et près de 700 000 palmiers. On y trouve quelques moutons du Sud sans laine et sans cornes, appelés ademan, beaucoup d'ânes, peu de chevaux; ses jardins possèdent de beaux arbres fruitiers, on y cultive la garance, l'anis et le tabac. Le sel blanc, d'excellente qualité, qu'on y exploite, est, avec les dattes, le seul produit qui serve à échanger l'or en poudre, l'ivoire et les esclaves nègres venant du Soudan. A In-Salah, on peut compter environ 230 000 palmiers; les pâturages y sont abondants et les dattes excellentes sont en partie vendues à Timbouctou. Quant à In-Rhar, à part quelques tissus de laine vendus aux nomades, son commerce est nul, ses palmiers en petit nombre. C'est tout. Quel serait le trafic possible entre « ces joyaux du désert »? Que seraient quelques paniers de dattes transportés à Timbouctou et à Alger, pour faire monter les recettes de la Compagnie?

Si donc les oasis tant vantées ne peuvent fournir aucun appoint notable à notre commerce, comment les sables de l'Erg pourraient-ils y parvenir?

Parmi les soi-disant richesses minières du sous-sol africain, une seule doit être retenue : *le sel*. Qu'il y ait du sel au Sahara, et en très grande abondance, cela ressort de l'examen même des eaux, chargées de dissolutions salines; la plupart des sources, des oueds, des redirs contiennent un liquide désagréable au goût et d'une saveur assez identique à celle de l'eau de mer; au surplus, nombre de localités reçoivent en arabe un vocable géographique qui désigne suffisamment dans leur voisinage la présence du sel; c'est le rocher de sel, la montagne de sel, la source salée, etc. Le sel est une richesse de premier ordre; de tout temps le commerce du sel a été d'une ressource inépuisable pour les trafiquants de toutes catégories, et les gouvernements ont retiré des gabelles des bénéfices inouïs. M. Vidal-Lablache a pu écrire : « Peu de produits ont autant contribué à ouvrir des voies nouvelles, à relier des contrées éloignées, à stimuler l'esprit commercial. » Pour le Sahara, la richesse que lui constituent ses immenses dépôts de sel s'accroît, dans une proportion illimitée, de ce fait que les pays environnants sont aussi dépourvus de ce précieux minéral que lui-même en est abondamment muni. Tous les récits des voyageurs s'accordent à dire que la rareté du sel au Soudan en fait un objet de luxe. C'est un régal de riches; en offrir est un plaisir réservé aux jours de fête[1].

On s'explique dès lors le nombre des caravanes qui, chaque année, se rendent du Sahara au Soudan pour y apporter l'inestimable denrée; si c'est le seul appoint futur du trafic d'un chemin de fer, c'est un appoint considérable, dont l'évaluation approximative peut nous être fournie par comparaison. Le sel au Soudan vient

1. Voir, pour plus de détails, la brochure si documentée de M. J. de Crozals, professeur agrégé d'histoire : *Le Commerce du sel du Sahara au Soudan*. Grenoble, 1896. Bibliothèque nationale, in-8°. O³ 964. Voir encore *La Revue des questions diplomatiques et coloniales*, n° du 1er avril 1901.

en totalité de *Tichit* et d'*Idgil*, par l'*Adrar*, et alimente les anciens états de Samory, ou de *Taoudeni*, par Timbouctou. Quant aux riverains de l'Oubanghi, ils sont absolument déshérités; aucune caravane ne s'aventure jusque-là. D'Idgil, on extrait environ 20 000 charges de chameaux par an, soit environ 4 000 tonnes; de Taoudeni, des « planches » de sel gemme de 50 livres chacune, représentant à peu près 12 000 tonnes. D'une façon générale, on peut affirmer que 20 000 tonnes de sel sont échangées annuellement entre le Sahara et le Soudan. En France, chaque individu consomme une moyenne de 10 kilogrammes de sel (360 millions de kilogrammes pour 36 millions d'habitants). Les 50 millions d'âmes du Soudan ne consommant que 20 000 tonnes actuellement, c'est moins d'une livre par tête, donc vingt fois moins que nous. Le jour où un chemin de fer, en reliant les réservoirs de sel et les régions qui en sont dépourvues, réduira sensiblement le prix de vente et le fera passer de 3 francs le kilogramme à 0 fr. 30 la livre, par exemple, le trafic sera centuplé; on importera au Soudan 200 millions de kilogrammes annuellement. Caillié se demandait, il y a soixante-dix ans, s'il n'était pas possible d'assurer à la France le monopole du ravitaillement en sel du Soudan; aujourd'hui, la chose va de soi; l'État saura sans doute tirer parti de ces mines d'or d'un nouveau genre, et le Transsaharien lui-même en tirera le plus clair de ses bénéfices.

Ce n'est pas une utopie : si chaque Soudanais consomme moitié moins de sel que nous; si, d'autre part, on admet comme tarif maximum un prix de transport de 100 francs la tonne, le Transsaharien est assuré d'un revenu annuel de 20 millions, du seul fait de desservir les lieux de production du sel et les points d'échanges. C'est là un appoint plus que suffisant pour satisfaire les plus irréductibles adversaires économiques du Transsaharien.

Cette question si importante du sel nous a fait pénétrer au Soudan, à la suite des *kokoroko* ou marchands de sel; c'est là surtout qu'il convient de rechercher la fortune éventuelle qu'y pourra recueillir le Transsaharien.

(A suivre.) JEAN DU TAILLIS.

Une Théorie nouvelle des Volcans.

A l'Académie des sciences, M. Armand Gautier a présenté dernièrement de curieuses observations qui constituent une nouvelle théorie des phénomènes volcaniques.

Sans faire intervenir ni le voisinage de la mer, ni le feu central, il arrive à expliquer que les masses gazeuses énormes qui, sous des pressions fantastiques, déterminent les éruptions des volcans, sont tout simplement contenues, à l'état normal, dans les roches profondes du globe, et particulièrement dans les granits. Cette observation lui a été suggérée par l'expérience suivante : en chauffant au rouge un bloc de granit, les gaz qui s'en dégagent ont, à peu de chose près, la même composition que les gaz recueillis par M. Lacroix dans les fumerolles de la Martinique et que M. Moissan a récemment analysés.

Une température de 500° à 600° suffit à libérer l'eau de constitution qui imprègne le granit, et la vapeur ainsi produite agissant sur les sels terreux et autres contenus dans cette roche, provoque des réactions chimiques dont le résultat est un dégagement gazeux où se rencontrent, avec de la vapeur d'eau, de l'hydrogène, de l'azote, de l'oxyde de carbone, du soufre, etc., comme dans le gaz de la montagne Pelée et de la plupart des autres volcans,

M. Gautier fait ensuite un très curieux calcul, pour démontrer que, si un rocher granitique ne paraît renfermer, à première vue, qu'une proportion infiniment petite d'eau de constitution, cette quantité devient formidable si on envisage l'énorme masse rocheuse formant la partie de l'écorce terrestre qui correspond à une région volcanique en activité.

Dans un mètre cube de granit, on trouve un peu plus de 26 grammes d'eau. Dans un *kilomètre cube*, il y en aura donc 26 millions de mètres cubes, qui pourront donner naissance à un dégagement de un milliard de mètres cubes de gaz, à la température de 15°. On peut juger des effets terribles que pourra produire une semblable masse, soumise à de très hautes pressions par suite de l'élévation de la température.

Et pourtant, un kilomètre cube de rocher, — c'est-à-dire un cube ayant un kilomètre de côté, — ce n'est qu'un très gros caillou, comparé à la masse totale de rochers qui a formé le soulèvement alpin, par exemple.

Pour donner une idée de la quantité d'eau contenue dans ce kilomètre cube de granit, M. Gautier ajoute encore aux 26 millions de tonnes précédentes, 4 autres millions produits par la combustion de l'hydrogène contenu dans les gaz qui se dégagent du granit. Il arrive ainsi à un total de 30 millions de tonnes représentant la masse d'eau, s'écoulant dans la Seine, à Paris, en douze heures, par saison moyenne, à raison de 690 mètres cubes à la seconde.

Quant à la cause qui produit l'échauffement des masses rocheuses et détermine les dégagements gazeux, origine des éruptions, M. Gautier l'attribue aux formidables frottements qui résultent des éboulements internes. Ces éboulements seraient la conséquence des ruptures d'équilibre de l'écorce terrestre causés par le déplacement continuel des dépôts sédimentaires de la surface, toujours décroissants sous la mer et croissants vers les continents.

La théorie de M. Gautier n'a pas été admise d'emblée par son auditoire. Elle est, aux yeux des savants, assez hardie pour séduire, mais aussi pour inquiéter un peu. En tous cas, elle ne manquera pas de susciter des discussions intéressantes et jette un jour nouveau sur la théorie, toujours controversée, des volcans. On sait que la thèse du feu central, considérée comme cause des phénomènes volcaniques, est, depuis quelque temps, battue fortement en brèche, et même très ébranlée. La thèse de M. Gautier, ingénieuse et vraisemblable, s'appuyant sur des faits dès longtemps établis ou créant des hypothèses parfaitement admissibles, nous met peut-être sur le chemin de la vérité.

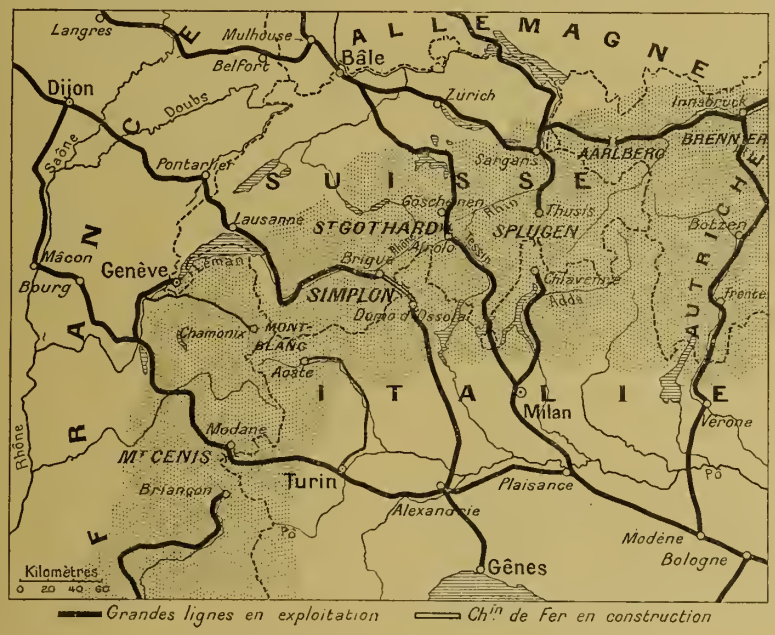
Les Lignes d'accès françaises vers le Simplon.

Entre les lignes Vérone-Munich et Marseille-Paris, deux voies ferrées traversent les Alpes ; celle du Mont-Cenis, reliant la France à la Haute-Italie, celle du Gothard qui met l'Allemagne en communication avec l'Italie. La ligne du Simplon fera concurrence à ces deux voies, surtout à la seconde à qui elle enlèvera les produits à destination de l'Angleterre, ce qui porterait préjudice au commerce français. Que doit-on faire en France pour parer à ce danger?

Le percement du Simplon avance rapidement. Des retards avaient été causés, dans la partie sud, par l'irruption de masses d'eau considérables. Mais on est arrivé maintenant à d'autres roches, et aucun accident de ce genre ne paraît plus à craindre. On a percé déjà plus de 14 kilomètres (14621 mètres à la fin de janvier), sur 19 que mesurera le tunnel, et il est probable que les travaux pourront être achevés, non pas précisément, comme on le prévoyait, à la fin de 1903, mais du moins au milieu de 1904.

Depuis plus d'un an déjà, on se préoccupe en France de créer des voies d'accès qui permettent à notre pays d'avoir sa part dans l'augmentation de trafic résultant de l'achèvement de la ligne nouvelle. Le tunnel du Simplon aurait alors pour la France ce triple avantage : 1° de lui ramener une partie du trafic entre l'Angleterre d'une part, et l'Italie et les pays méditerranéens de l'autre, qui passe aujourd'hui par le Gothard; 2° de mettre non seulement Paris et le nord de la France, mais encore l'ouest et le centre en relations plus faciles avec l'Italie; 3° de développer les rapports commerciaux de ces mêmes régions avec la Suisse.

Plusieurs projets, dont nous avons déjà parlé, sont en concurrence. Les intérêts régionaux qu'ils favorisent ou qu'ils lèsent sont naturellement en lutte, aussi bien en France qu'en Suisse. Quoi qu'on fasse, il sera impossible de satisfaire tout le monde. Mais il semble que la majorité se prononce, toujours plus nettement, pour un de ces projets, celui de la ligne directe Paris-Lons-le-Saunier-Genève par le tunnel de la Faucille.



CARTE DES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION AUTOUR DE LA SUISSE.

La grande affaire, c'est naturellement de raccourcir le plus possible la distance entre Paris et Milan, point où aboutit la ligne du Simplon. Actuellement elle est, par le mont Cenis, de 949 kilomètres (qui peuvent être raccourcis de 20 par la ligne Dijon-Louhans-Bourg); par Bâle et le Gothard, elle est de 893 kilomètres; par le Simplon, elle pourrait être réduite à 849, ou même à 837 kilomètres, suivant les voies d'accès dont la construction serait décidée.

Mais plus cette voie d'accès ouvrirait en même temps de régions françaises au trafic, plus, naturellement, elle offrirait d'avantages. Si, en outre, l'on trouvait une ligne qui, ne s'élevant pas à une très grande altitude, aurait des pentes assez douces pour ne pas nécessiter des frais de traction trop considérables, il semble qu'il n'y aurait plus à hésiter.

Voyons donc les projets divers qui sont discutés aujourd'hui.

La ligne actuellement la plus courte entre Paris et Brigue, tête de ligne suisse du Simplon, est celle qui passe par Pontarlier et Lausanne. Elle a ce désavantage de franchir le Jura à une altitude élevée (1014 mètres), et aussi celui d'être tracée de telle sorte entre Pontarlier et Lausanne qu'un rebroussement est nécessaire à la gare suisse de Vallorbe : de là, des lenteurs dont s'accommoderait mal un grand trafic international. Pour y remédier, la compagnie P.-L.-M. est tombée d'accord avec la compagnie Suisse du Jura-Simplon, sur un raccourci entre Frasne et Vallorbe, avec tunnel percé sous le mont d'Or, qui abrégerait le trajet de 18 kilomètres, éviterait le rebroussement, faciliterait la pose de deux voies et réduirait un peu l'altitude maxima. Tout récemment, l'Assemblée fédérale a accordé la concession du tronçon suisse de cette ligne. De Paris à Milan par le Simplon avec le raccourci, la distance sera de 850 kilomètres.

Mais ce projet, très soutenu par les habitants du canton de Vaud, ne fait les affaires ni de Pontarlier, ni des cantons de Neuchâtel et de Berne, celui-ci particulièrement puissant; ils ont imaginé, par opposition, le percement du Lœtschberg, dans la chaîne des Alpes bernoises. La ligne Pontarlier-Neuchâtel-Berne, prolongée par ce tunnel, déboucherait dans la vallée du Rhône, tout près de Brigue. De cette façon, la distance entre Paris et Milan serait réduite à 837 kilomètres. Mais ce projet, exigeant le percement d'un très long tunnel, serait fort coûteux et ne pourrait être réalisé avant de longues années, tandis que deux ou trois ans

suffiraient à achever le raccourci Frasne-Vallorbe.

Ces deux projets sont naturellement conçus en vue d'intérêts suisses très différents. Mais, si l'on se place au point de vue français, tous les deux offrent à peu près les mêmes avantages et les mêmes inconvénients, un simple écart de 13 kilomètres pouvant à la rigueur être négligé. L'avantage principal, c'est de raccourcir la distance Paris-Milan; l'inconvénient, c'est que, dans les deux cas, la ligne passe très haut, sur de froids plateaux où la circulation peut être interrompue, en hiver, par des amas de neige, qu'on met quelquefois plusieurs jours à déblayer. Avec les frais de traction supplémentaires que nécessitent les fortes pentes, c'est un grave obstacle au trafic international.

Les deux projets ont encore ce désavantage de ne mettre en rapports directs et faciles avec Milan que Paris, le Nord et l'Est de la France. Le bassin de la Loire, le plateau central et le bassin moyen du Rhône n'auraient aucun intérêt à se servir de cette voie, de préférence à celle du mont Cenis, pour l'Italie, et à celle d'Ambérieu-Genève, pour la Suisse.

Au contraire, en mettant Genève en communication directe avec Paris, on ouvre à ces régions une voie facile vers la Suisse et l'Italie. Actuellement, la ligne Paris-Genève, qui passe par Mâcon, Bourg, Ambérieu et Culoz, est déplorablement longue. Depuis longtemps Genève a cherché à se relier à Paris plus directement, en perçant la Faucille. Aujourd'hui, l'ouverture imminente du tunnel du Simplon donne à la question une actualité brûlante, et les Genevois désirent naturellement profiter de cette occasion inattendue, où leurs intérêts coïncident avec ceux de la France.

La ligne Paris-Lons-le-Saunier-Genève par la Faucille quitterait à Dijon la ligne actuelle, et elle irait directement à Lons-le-Saunier par un tracé nouveau, dont un tronçon est déjà construit, jusqu'à Saint-Jean-de-Losne. De Lons-le-Saunier elle traverserait les chaînes successives du Jura par trois grands tunnels, dont l'un de 6 400, l'autre de 11 400 et le troisième, celui de la Faucille, de 15 200 mètres, et elle aboutirait à Meyrin, sur territoire suisse. De Meyrin, les trains directs Paris-Milan suivraient par la rive droite du lac de Genève, le tracé suisse Genève-Lausanne-Saint-Maurice-Brigue.

Ce projet a naturellement contre lui les intérêts de la Haute-Savoie, qui voudrait qu'on construisît une ligne nouvelle Saint-Amour-Bellegarde. De Bellegarde, on utiliserait la ligne actuelle qui, à partir d'Annemasse, longe la rive gauche du lac de Genève jusqu'à Saint-Gingolph, où elle entre sur territoire suisse. Mais cette ligne, à une voie, qui suit un littoral très étroit et par endroits très accidenté, devrait être refaite, et ne pourrait l'être qu'à grands frais. C'est une objection. Une autre, bien plus grave, est celle-ci : ni Genève, ni le reste de la Suisse n'auraient intérêt à ce travail, qui laisserait leur territoire presque de côté, et, par conséquent, la France devrait seule en faire les frais. Au contraire, Genève serait disposée à des sacrifices considérables pour une ligne passant sous la Faucille et débouchant en Suisse.

La ligne de la Faucille aurait l'avantage de la plus courte distance entre Paris et Milan (849 mètres), et de l'altitude maxima la plus basse (559 mètres au point culminant de la traversée du Jura). Avec celle de Saint-Amour à Bellegarde, la distance Paris-Milan serait de 900 kilomètres, et l'altitude la plus basse de 575. Elle aurait l'avantage de coûter moins cher, quoique la réfection du tunnel du Credo et de la ligne Annemasse-Saint-Gingolph ne se fasse pas sans grands frais, et de passer entièrement sur territoire français. Mais, par cela même, elle devrait être faite entièrement au moyen de capitaux français.

Relativement au centre et à l'ouest de la France, ces deux projets auraient exactement la même valeur.

M. Trouillot, ministre du Commerce, a consulté sur ces divers tracés les conseils généraux et les chambres de Commerce. A la fin d'octobre dernier, sur cinquante-cinq conseils généraux qui lui avaient fait parvenir leurs réponses, trente et un s'étaient prononcés pour la ligne directe Paris-Lons-le-Saunier-Genève; sept, sans spécifier, pour la ligne la plus courte entre Paris et Genève; un seul (celui de la Haute-Saône) pour le raccourci Frasne-Vallorbe; trois (Isère, Saône-et-Loire, Haute-Savoie) pour la ligne Saint-Amour-Bellegarde-Annemasse-Saint-Gingolph; quatre (Ardèche, Vaucluse, Belfort, Savoie) s'étaient déclarés hostiles à toute nouvelle voie d'accès; sept, enfin, avaient répondu qu'ils n'étaient pas suffisamment éclairés. Enfin, sur cent trente-huit chambres de Commerce consultées, soixante-quatre n'avaient pas répondu, et soixante-sept avaient émis des vœux en faveur de tracés déterminés. Sur ces derniers, soixante-trois s'étaient prononcés pour la ligne Paris-Lons-le-Saunier-Genève.

C'est donc, comme on le voit, ce trajet qui a trouvé jusqu'ici le plus de sympathie en France. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'il sera d'une exécution longue et coûteuse.

En Périgord. — Vieux Usages de noces *(fin[1])*.

Durant le repas, une assiette, la plus belle du vaisselier, posée douillette sur un linge frais et contenant une pomme aux belles couleurs, fait le tour de la table. Tandis qu'un des chanteurs attaque le couplet, l'assiette circule devant chaque convive, sollicitant son offrande, sous les espèces d'une blanche pièce de monnaie, que l'on enfonce avec soin à même la chair du fruit.

Voici la pomme d'amourette
Laverduron, Laverdurette.

De mains en mains l'assiette court, et peu à peu la pomme s'alourdit.

Nous sommes ici gens de noce,
Mettez la main dans votre poche,
Ne faites pas les usuriers,
Ne mettez pas un seul denier.

Sous ce déguisement de guerrière bardée d'argent, qui reconnaîtrait la pomme douce conservée avec soin dans la grande armoire de famille, sur une

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 1, p. 7; n° 2, p. 14.

pile de draps fleurant la lessive, embaumant encore la senteur lointaine des jardins?

Voici la pomme d'amourette :
N'y a pas d'argent, qu'on y en mette ;
Et maintenant, buvons un coup
A la santé des deux époux.

Elle ne ressemble plus à la pomme tentatrice, blanche et rose, la pomme folle du mont Ida, la pomme fraîche et tendre aux couleurs des joues de la Sulamite.

Pomme d'amourette a revêtu l'armure sonnante des chevaliers, pour quêter au profit de la mariée. L'argent de sa collecte servira à l'achat du berceau et de la layette du premier-né. Et demain, pomme d'amourette, débarrassée de son éclatante parure, apparaîtra meurtrie, décolorée, fruit lamentable bon à jeter à la fosse aux oublis, où se consument les choses et les pommes sans nom....

Qu'est-ce à dire? Que se passe-t-il sous la table? Toutes les jambes s'agitent, trépignent; la mariée rit aux éclats, rouge comme une cerise de la Saint-Jean. Un des convives vient de se glisser sous la nappe : maintenant, il s'échappe en courant, et il emporte le soulier de la mariée, laissant toute confuse, la pauvrette, un pied chaussé et l'autre nu.

Lors, son parrain se lève pour courir sus au mécréant, décharge un pistolet dans la direction du fuyard mal appris, qui ne tarde pas à rapporter le soulier à l'époux, aux applaudissements de toute la compagnie.

Toujours un symbole, encore vêtu cette fois d'une haute pensée religieuse. Le parrain est le protecteur consacré par le sacrement du baptême; il est le second du père de la jeune épousée.

Avant de remettre sa *filleule* aux mains du mari qu'elle a choisi, il accomplit une dernière fois un acte de sa fonction spirituelle. Il crie : au voleur! Le coup de pistolet enseigne au nouveau défenseur comment il faut garder le bien que le ciel lui a confié.

Ailleurs, c'est une légère variante avec une petite pointe de gauloiserie un peu plus montante : on substitue la jarretière au soulier de la mariée. A voleur plus audacieux, mari plus vigilant sans doute! Mais, que le bon mari prenne garde, les voleurs ne rapportent pas toujours le soulier, ni la jarretière.

A propos de la jarretière, notons au passage, une autre coutume qui s'en va.

A toutes les jeunes filles, ses compagnes, la mariée distribue un morceau de sa jarretière de noce : fétiche précieux, qui assure, dit-on, à celle qui le conservera, l'heureuse rencontre d'un bon mari.

Quittons le dîner de noce. Prestes, les cuisiniers rangent, débarrassent la table du festin, cependant que les jeunes hommes allument cigares et cigarettes, et que les tabatières s'ouvrent entre les vieux.

« La panse mène la danse », dit le proverbe campagnard. Le cortège se reforme encore plus bruyant et joyeux, on se rend à la salle de danse du village, sous la dernière conduite du violoneux.

En avant les rondeaux, les sabotières périgourdines, les bourrées et les menuguets!

Il y aurait beaucoup à dire au sujet de ces vieilles danses paysannes, qui s'en vont, elles aussi, peu à peu, vers l'oubli, rejoindre leurs camarades, les chansons; mais ceci nous mènerait trop loin.

Voici venir d'ailleurs la fin de la journée de noce. Déjà les plus vieux se retirent, puis vient le tour des mariés, brusquement, à la dérobée; enfin, la salle se vide tout à fait, et la poussière des rondeaux, lente, tombe à terre, au son de la dernière chanson du ménétrier.

Allez-vous-en, gens de la noce,
Allez-vous-en chacun chez vous,
Car notre fille est mariée,
Nous n'avons plus besoin de vous.

Les invités s'écoulent par les chemins trop étroits, dans le silence de la nuit.

Cependant, quelques-uns s'attardent encore, autour de la maison des nouveaux époux.

Pourquoi ce tumulte, ces verres, ces assiettes, cette soupière fumante, tout cet appareil de mangeailles, quelques heures à peine après le repas de noce?

Ils frappent à la porte des nouveaux époux, qui hésite à s'ouvrir, mais s'ouvre enfin laissant passer le flot de ces gênants visiteurs.

On apporte à manger aux époux, le *tourin* de noce, une soupe taillée à la hâte, blanchie d'un œuf, fortement saupoudrée de poivre.

De bonne ou de mauvaise grâce, il faut faire accueil à ce potage nocturne, épicé à l'excès, boire, trinquer encore à la santé des mariés.

L'usage du *tourin* aux noces paysannes se retrouve sous des apprêts divers, soupe au lait Bretonne, soupe à l'œuf Périgourdine, dans un grand nombre de nos vieilles coutumes provinciales.

Partout, il dénonce une même origine, un même ressouvenir de la loi antique, l'obligation d'affirmer devant tous la réalité du mariage.

Maintenant, tirons le voile d'hyménée sur la lune de miel qui se lève.

D. DE LAGE.

Henry Dumolard, ancien professeur de droit français à l'Université impériale de Tokio. — *Le Japon politique, économique et social.* Un vol. in-18 jésus. Librairie Armand Colin, 5, rue de Mézières, Paris, broché 4 fr.

La plupart des livres publiés sur le Japon se bornent à nous initier d'une façon plus ou moins fantaisiste à l'exotisme si bizarre et si tentant de la vie nipponne. Bien peu se soucient de nous apprendre ce que veut et ce que peut exactement cette nation, dont la vitalité exubérante est en train de bouleverser l'équilibre du vieux monde asiatique.

C'est là précisément le but que s'est proposé l'auteur du *Japon politique, économique et social,* et nul n'était mieux qualifié pour cette tâche. Les fonctions officielles exercées par M. Henry Dumolard auprès du Mikado lui ont en effet permis de voir de près bien des choses mal connues et d'en parler utilement. Il a étudié la question d'Extrême-Orient sur place, non seulement au Japon, mais encore en Corée et en Chine où, en dernier lieu, il participa, en qualité de correspondant d'un grand journal américain, aux opérations militaires qui accompagnèrent la délivrance de Pékin en août 1900.

De ces études et de ces voyages est né ce livre, un des plus documentés et des plus solides qui ait encore été publié en Europe sur l'Empire du Mikado et sur la question d'Extrême-Orient.

La Chasse aux petits Rapaces *(Suite[1])*.

Pour chasser les faucons, nous avons dit qu'il fallait se cacher dans une hutte et disposer à côté un pigeon vivant et un faucon empaillé ou même un simple balai de plumes noires.

A droite et à gauche sont de petits abris en mottes de gazon où sont enfermés d'autres pigeons, les « pigeons du leurre », et que l'on peut tirer dehors au moyen de la filière et faire passer dans la circonférence des filets circulaires soigneusement repliés et dissimulés, mais prêts à se rabattre et à se détendre.

L'installation ainsi disposée, on se met dans la hutte et l'on attend le faucon. Mais celui-ci ne veut pas du tout se faire prendre, il n'y a jamais songé et il passe souvent très loin, très haut, si haut même que les fauconniers ne pourraient pas le voir. Comment faire? Les fauconniers ont trouvé le moyen original de se faire aider par des oiseaux, les pies-grièches.

Les pies-grièches ont l'œil encore plus perçant que le fauconnier. On en attache deux à droite et deux à gauche de la hutte, sur de petits tertres artificiels qui forment observatoire. Rien ne passe en l'air sans éveiller leur attention, et l'on apprend vite à estimer, d'après leurs attitudes, la nature de l'oiseau qui excite leur méfiance. Si c'est un vrai faucon que la pie-grièche a découvert, son agitation est de plus en plus intense, à mesure que l'ennemi se rapproche. Elle cesse de manger, elle bat des ailes et pousse de petits cris. On est donc assuré qu'il passe un faucon quelque part, on ne sait pas où, on ne le voit pas, mais on en est sûr.

Il faut attirer ce faucon. Pour cela, on agit sur les filières des poteaux, on fait voler le pigeon d'appel, on fait voler le faucon ou le plumeau terrible, de façon à simuler un combat. L'oiseau passager a aperçu la manœuvre; il y a là un camarade qui chasse, il y a donc quelque chose à manger. Si nous y allions voir? se dit-il; et il suspend son voyage et se rapproche. C'est bien cela, il ne s'est pas trompé, il y a du pigeon dans l'air. Et il se rapproche toujours davantage. Le voilà presque à portée. L'agitation de la pie-grièche redouble; elle pousse des cris de terreur et se précipite au fond d'un petit réduit qu'on lui a ménagé et où elle se cache. Alors, on laisse tomber les filières des poteaux; le pigeon d'appel, pas plus rassuré que la pie-grièche, s'empresse de se mettre à l'abri et l'on fait sortir le pigeon de leurre. Avec la rapidité de l'éclair, le faucon passager a fondu sur lui et l'a lié; ils tombent à terre, et alors, tirant doucement sur le pigeon, le chasseur l'entraîne, lui et le faucon qui le tient et ne veut pas le lâcher, dans l'aire de développement du filet circulaire, que l'on ferme et que l'on rabat sur les deux oiseaux. Le faucon est pris.

HOBEREAU

Le hobereau peut, comme le faucon, se capturer au filet, mais à la condition de remplacer le pigeon par un petit oiseau, une alouette, par exemple.

On le prend aussi facilement à la hutte en l'attirant à l'aide d'un grand-duc, auquel il « donne » avec ardeur. Pour ce faire, le chasseur se cache dans une hutte légèrement proéminente et dissimulée avec des branchages. En avant d'elle, à trente pas environ, on met un perchoir mobile supportant un grand-duc et, à plus de distance, quelques arbres morts. Quand le chasseur aperçoit un oiseau de proie, il tire à l'aide d'une corde sur le grand-duc qui bat des ailes. L'oiseau de proie l'aperçoit et arrive de toute la vitesse de ses ailes pour se poser sur les arbres morts placés à côté de l'animal pour qui il a une si grande antipathie. C'est ce moment qu'on choisit pour lui envoyer un coup de fusil. A défaut d'un grand-duc vivant, on peut se servir d'un grand-duc empaillé muni d'un mécanisme intérieur qui, par une simple traction sur la ficelle conduisant à la hutte, fait agiter les ailes et la tête de l'oiseau, comme s'il était vivant. On peut même employer un singe empaillé. Mais la chasse ne réussit pas aussi bien tous les jours, ayant d'ailleurs cela de commun avec toutes les autres chasses.

Le hobereau est très méfiant; néanmoins on peut parfois l'approcher lorsqu'il se perche sur un arbre.

L'émerillon se chasse de la même façon que le hobereau.

AUTOUR

L'autour se chasse facilement à la hutte, car il « donne » au grand-duc avec acharnement. On emploie du plomb n° 2 et 3.

On peut encore l'attirer avec un pigeon blanc attaché par une ficelle et en se cachant avec soin.

Le piège à palette tendu sur le sol donne aussi de bons résultats. On l'amorce avec un animal vivant, un pigeon ou un lapin. Cet animal est attaché à un piquet par un fil de laiton, et de telle façon qu'en se déplaçant, il ne puisse venir toucher le piège et, par suite, le déclencher...

On tend surtout sous bois, dans les endroits couverts.

Quelques chasseurs préfèrent employer des filets appelés *éreignes*, lesquels donnent surtout de bons résultats à la fin d'octobre. On tend ce filet avec un piquet; l'autour fond sur lui avec une telle rapidité, qu'il s'empêtre les pattes dans les mailles et se fait prendre. Voici, d'après M. Cerbron, comment on tend ce filet. Piquez trois perches droites de coudrier ou de houx sans être pelées, hautes de 2 mètres environ, disposées en triangle et de toute leur longueur. Le long de chaque perche il faut faire, et en dedans, des crans du haut en bas tous les vingt centimètres environ. Vous tendez ensuite le filet, teint de couleur cachou, de mailles larges de 4 centimètres environ. Ce filet mesurera $1^{m}80$ de hauteur et aura 6 mètres de largeur. Il sera fixé en dedans des perches et maintenu par les crans qui retiendront les mailles. Au milieu du piège, on mettra un pigeon vivant et bien remuant, auquel on attachera aux pieds de petits jets de cuir avec touret et un crochet fiché à un pieu bien enfoncé en terre, de façon que le pigeon puisse tourner en tous sens sans tendre ses entraves. A un autre, on essayera un lapereau attaché par la patte. Enfin, si l'on veut réussir, il faudra tendre dès l'aurore et détendre au crépuscule, car les « passagers » (cette chasse s'adresse surtout aux oiseaux de passage) sont rares, méfiants, et ne se laissent prendre que par des piégeurs habiles et patients. Il faudra donc s'éloigner de ces pièges et surtout se cacher en faisant un abri à 200 mètres environ de l'éreigne du milieu, le faire couvrir de vieux fagots, en laissant trois ou quatre meurtrières pour surveiller à son aise.

Quand on a eu la bonne fortune de pouvoir capturer les jeunes au nid, il n'est pas difficile de s'emparer des parents. Pour cela, on met les jeunes dans une cage spéciale surmontée d'un piège. Les parents viennent se poser sur celui-ci et se font prendre.

ÉPERVIER

L'épervier se tire avec du plomb n° 6. On le chasse à la hutte avec un grand-duc ou mieux un hibou. On peut employer les pièges à palette tendus le long des haies, en amorçant avec de petits oiseaux vivants.

GRAND-DUC

Presque tous les rapaces nocturnes, le hibou, la chouette, etc., sont des animaux utiles en ce qu'ils détruisent un grand nombre de rongeurs. Ils doivent donc être protégés. Il n'y en a qu'un qui mérite d'être supprimé : c'est le grand-duc (*Bubo-maximus*). On le rencontre d'ailleurs assez rarement en France, surtout dans les forêts de l'Est et du Midi; en hiver, il s'établit dans les grands bois de sapins et dans les vieux édifices. Grâce à sa grande taille, il peut s'attaquer aux lapins, aux jeunes chevreuils, aux perdrix, aux faisans, et détruit beaucoup de petits oiseaux.

On peut le prendre à la pipée avec des gluaux. Pour cela, on se cache dans une hutte qu'on a entourée au préalable de rameaux dépourvus de feuilles et enduits de glu. Avec un petit sifflet spécial, on imite le gazouillis des petits oiseaux; le grand-duc arrive, se perche et ne peut plus s'envoler; on le prend alors facilement. Cela réussit bien, surtout au commencement et à la fin du jour.

On peut encore abattre le grand-duc au fusil, avec du plomb n° 6. C'est une magnifique bête de $0^{m}70$ de haut et de belle envergure. On n'aura pas ainsi brûlé sa poudre aux moineaux.

Henri Coupin.

1. Voir le numéro 6, page 48.

Le Transsaharien est-il possible? *(Suite[1].)*

Le trafic de l'Europe avec le Soudan semble devoir être une source importante de recettes pour le Transsaharien. Ces recettes donneront-elles des bénéfices suffisants, eu égard aux dépenses d'entreprise? La réponse dépend beaucoup de l'itinéraire qui sera adopté. C'est ainsi que nous sommes amenés à l'examen des différents projets. La préférence est pour le tracé de l'Ouest, par Oran-Aïn-Sefra, Igli-In-Salab, dont 700 kilomètres sont exploités et dont 300 sont en construction.

Le Soudan est bien vaste et comprend, par suite, des pays d'aspect très différent et de richesses fort diverses. Au Sénégal, au Dahomey, sur les bords du Niger, sur ceux de l'Oubanghi, dans les régions du Tchad, les coprahs et les gommes, les kolas et les arachides, les ivoires et les plumes d'autruche, les poudres d'or et les peaux de bêtes, peuvent être exportés en quantités considérables de cette zone tropicale jusqu'en les diverses parties du globe. Sans doute, on peut nous répondre encore que le Transsaharien n'aurait pas à bénéficier de ce transit, un chemin plus pratique et moins coûteux étant déjà trouvé, nous voulons dire les voies fluviales et les transports maritimes. « De Say sur le Niger, les marchandises embarquées n'ont qu'à descendre le fleuve pour gagner le golfe de Guinée, et c'est, il faut le craindre, la voie qu'elles prendront le plus souvent, parce qu'elle est la plus simple, la moins coûteuse et qu'elle ne nécessite qu'un transbordement aux rapides de Boussa. » De même, une seconde voie peut être suivie dans un sens opposé; il suffit d'unir Bammako sur le Niger à Kayes sur le Sénégal, pour faire parvenir à Dakar, après deux transbordements, il est vrai, les richesses de notre Soudan.

MAROCAINS SUR LA VOIE EN CONSTRUCTION D'AÏN-SEFRA A DUVEYRIER, QUI DOIT SERVIR D'AMORCE AU TRANSSAHARIEN.

D'après une photographie de M. Le Mire.

Aux partisans de ces deux voies commerciales, nous ferons remarquer que les avis sont au moins différents au sujet de l'économie des routes fluviales. Il suffit de jeter un regard sur la carte pour comprendre le retard considérable que ferait subir aux marchandises à destination d'Europe ce long détour du golfe de Guinée au détroit de Gibraltar. Et puis les transbordements sont encore source de retards et de frais. « En ce qui concerne le Bas-Niger, dit M. Leroy-Beaulieu, son embouchure se trouve sur une côte inhospitalière et excessivement malsaine, où il ne paraît guère possible de créer une colonie suffisamment outillée pour ouvrir une porte de sortie principale au commerce du Soudan central. On peut, au contraire, soutenir que l'Algérie, avec ses ports et son réseau de voies ferrées, avec son climat sain, avec ses colons, remplit toutes les conditions requises pour devenir l'entrepôt des produits de l'intérieur, et que le Transsaharien, voie directe, voie rapide et sûre vers le nord, luttera victorieusement dans beaucoup de cas avec les

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 8, p. 57; n° 9, p. 65.

voies fluviales. » Quant à la voie Bammako-Kayes-Dakar, le détour, s'il est moindre, existe cependant et les transbordements sont encore plus fréquents. D'ailleurs les routes fluviales nommées ci-dessus ne sont d'aucune utilité immédiate pour la région du Tchad. Mais, à dessein, nous n'approfondissons pas cette question parce que des doutes viennent de se faire jour sur la valeur économique de cette partie de notre empire africain, tandis que sont incontestables et incontestées les richesses de nos possessions du golfe de Guinée.

Insistons sur l'énorme différence entre le prix d'achat, au Congo par exemple, des matières premières et celui de vente en France de ces mêmes produits, sur les quais de débarquement; l'écart est énorme et va le plus souvent de 5 à 60 francs; il est tout entier acquis au transport; il y a là une source de bénéfices qu'il serait difficile d'évaluer, même de façon approximative, mais qui doit être considérable.

Nous ne ferons pas état, dans le compte des recettes probables d'un Transsaharien, des subventions qu'il recevra des diverses nations de l'Union Postale; et pourtant il sera seul en mesure d'assurer, d'une façon satisfaisante, les transports postaux dans toute l'Afrique, jusques et y compris l'État du Congo. Pas davantage nous ne suivrons M. Leroy-Beaulieu dans son estimation de recettes, basée sur le trafic des voyageurs ou des touristes allant de Paris au Tchad ou au Dahomey.

CE QUE LE TRANSSAHARIEN REMPLACERA : LE SERVICE DE DÉPÊCHES DE BOU-KTOUB A GERYVILLE, 110 KILOMÈTRES EN 13 HEURES, COUPÉES D'UNE LONGUE HALTE.

D'après une photographie de M. Le Mire.

En résumé : d'une part, les produits du Sahara ne pourront faire encaisser aux actionnaires que des sommes insignifiantes, exception faite pour le transport du sel; d'autre part, on peut prévoir que le trafic de l'Europe avec le Soudan, le Soudan français, comme le Soudan anglais ou allemand, se fera en grande partie avec des bénéfices sérieux par notre Transafricain. Il s'agit de savoir si ces bénéfices peuvent lui assurer des revenus suffisants, eu égard aux dépenses de l'entreprise. Ces dépenses, quelles sont-elles? C'est ce que nous avons à examiner. Et ceci nous amène à exposer les différents projets de Transsaharien qui ont été étudiés et proposés.

Lorsqu'on parla de traverser le désert au moyen d'un chemin de fer, on aurait pu croire que les partisans d'un Transsaharien auraient formé un groupe compact, capable de lutter, grâce à leur entente complète contre des adversaires résolus; ils préfèrent se disputer entre eux, à propos d'une question de tracé, question bien secondaire, si l'on envisage l'idée maîtresse du projet, c'est-à-dire la traversée rapide du désert, la soudure de toutes nos colonies du nord de l'Afrique. Force nous est donc de passer brièvement en revue l'histoire des tracés du Transsaharien futur.

Écartons de suite le projet, dit de l'est; Bougrara (Tunisie)-Loango (Congo français). Ses partisans n'ont jamais été bien nombreux; on objectait contre lui le voisinage immédiat de la Tripolitaine et les difficultés diplomatiques qu'occasionnerait le passage de la voie ferrée dans une zone non entièrement française. A notre avis, ce tracé pèche encore par sa trop grande longueur (5 000 kilomètres au minimum, dont aucun tronçon n'est encore construit) et par le choix de son point terminus : le Tchad, qui est économiquement trop peu connu encore, et le Congo trop détaché de nos autres possessions soudanaises.

De plus, pour écouler nos produits de l'Oubanghi, nous sommes aujourd'hui tributaires de la ligne belge Léopoldville-Matadi, et il n'est pas problable que les capitaux s'aventurent à une dépense de 100 millions, pour faire concurrence à la voie déjà construite.

On propose maintenant de faire suivre au Transsaharien l'itinéraire accompli par la mission Foureau; le nom, la valeur incontestée du vaillant explorateur, assurent à ce projet bien des adhésions. Cependant nous croyons savoir que M. Foureau lui-même fait maintes réserves : les difficultés considérables de ce tracé, qui traverse la région des Touareg Azdjer, beaucoup plus agressifs que les Ahaggar, et franchit les défilés accidentés de l'Aïr, sont de nature à faire réfléchir ceux qui ne voient pour le Transsaharien d'autre but à atteindre que le Tchad.

Mais passons sur les difficultés de l'entreprise; la fertilité de cette partie du Soudan, qui avoisine le Tchad, est-elle assez intense pour suffire au trafic de notre Transsaharien? Les doutes les plus sérieux peuvent naître à ce sujet. Voici ce qu'écrivait dernièrement au *Temps* son correspondant à Brazzaville, M. Gaston Bouteiller :

« A Brazzaville, la richesse des territoires du Tchad s'est manifestée jusqu'ici par une vente annuelle de 10 tonnes d'ivoire et 10 tonnes de caoutchouc. L'ivoire, de qualité médiocre, inférieure à celle des sociétés concessionnaires du Congo et de l'Oubanghi, se vend à Brazzaville de 7 à 12 francs le kilo, le caoutchouc de 2 à 3 francs. Cela fait un chiffre moyen de 110 000 francs, sur lequel 11 000 francs vont au budget de l'occupation militaire. Voilà certes qui est fort maigre et qui laisse

entrevoir entre les recettes et les dépenses un écart, disons un déficit, formidable qui devrait, ce me semble, donner à réfléchir aux plus coloniaux des Français. »

N'est-ce pas concluant et ne devons-nous pas, jusqu'à plus ample informé, cesser de prendre pour objectif unique ce Tchad tant et si imprudemment vanté? Sans doute, au point de vue politique, la situation de ce lac, au centre même du continent, lui donne une importance singulière; nous ne devons pas l'oublier, mais il serait téméraire de ne tabler que sur lui.

Reste le tracé de l'ouest; multiples ont été ses détracteurs. Comme pour celui de l'est, on agita le fantôme des complications étrangères; sa proximité du Maroc était autrement redoutable pour lui, que pour l'autre le voisinage de Tripoli. Notre occupation de la vallée de l'Oued Guir est venue réduire à néant ces appréhensions; il ne reste plus contre lui que l'argument du Tchad déclaré objectif nécessaire, ce Tchad, dont évidemment il est fort éloigné. Une fois arrivé à In-Salah, on se voit obligé, pour avancer davantage, de continuer sur le Niger.

En admettant même le bien fondé de cette assertion et l'importance de ce grief, le tracé Oran-Aïn-Sefra-Igli-In-Salah a pour lui l'immense avantage de se trouver en partie construit : près de 700 kilomètres sont exploités déjà, 300 sont en construction. Jusqu'à In-Salah, la piste est fréquentée, depuis deux ans, par nos convois et nos troupes; elle est minutieusement étudiée et traverse les fertiles contrées de Beni-Abbès et de Hersay; la vallée de l'Oued Messaoura ne présente aucune difficulté pour l'établissement d'une voie ferrée, et en supposant même que jamais Transsaharien ne dût voir le jour, on peut être certain qu'entendre siffler une locomotive sous les murs d'In-Rhar et d'In-Salah n'est plus qu'une question de mois.

Or, In-Salah n'est plus qu'à 1 200 kilomètres du Niger; au jour prochain où le chemin de fer, dit de pénétration, sera parvenu jusqu'à cette capitale du Tidikelt, la traversée du désert constituera un problème autrement soluble qu'il n'avait paru tout d'abord. L'oasis d'In-Salah, extrême limite de notre domination algérienne, ne devient-elle pas la tête de ligne du Transsaharien?

Les géographes se sont chargés d'éluder notre embarras; le méridien zéro, le méridien de Paris est précisément le même qui, passant à In-Salah, traverse le Niger aux environs de Say, pour atteindre aussi le Dahomey, non loin de Kotonou. Sans doute le tracé final pourra dévier quelque peu, mais le méridien de Paris nous fournit la direction générale dont il convient de faire ressortir maintenant les principaux avantages.

Une raison milite victorieusement en faveur de cet itinéraire; c'est l'importance du bassin français du Niger. Les doutes que provoquent le Tchad ne sont pas permis pour le grand fleuve africain. Politiquement le Niger forme deux bassins absolument distincts : l'un, le Bas-Niger appartient à l'Angleterre; entrecoupé de chutes et de rapides, il est loin de favoriser les transactions commerciales; l'autre, entièrement français, comprend le Haut-Niger et surtout le Moyen-Niger, c'est-à-dire un réseau navigable de près de 2 000 kilomètres. C'est là vraiment que la France doit trouver des débouchés immenses pour son commerce et son industrie, en même temps qu'une source presque inépuisable de richesses.

CARTE DES DIFFÉRENTS TRACÉS PROPOSÉS DU TRANSSAHARIEN.

Déjà nombre de voies sont en construction. C'est la ligne de Konakry à Kouroussa, continuée dans un avenir prochain jusqu'à Bammako; puis, le chemin de fer à l'étude de Bingerville à Kong, et plus tard vers Ségou, par Sikasso, et enfin le chemin de fer déjà construit de Kotonou vers Nikki, qui constitue une importante amorce de la ligne totale d'un Transafricain futur. De Nikki, la compagnie concessionnaire du chemin de fer dahoméen pourra poursuivre vers Say la ligne déjà faite, s'assurant ainsi le monopole du trafic de tout le Niger, dont les Anglais, répétons-le, ne sauraient accaparer aucune richesse, vu la difficulté des transports sur le Bas-Niger. Il reste donc à construire une ligne Say-Bouroum, au sommet est du coude du Niger, puis à joindre Bouroum à In-Salah, In-Salah à Igli et Figuig, pour constituer une traversée rationnelle de notre empire africain. Il sera facile ensuite de détacher de l'arête principale des ramifications qui de Bouroum se dirigeront vers Timbouctou, Ségou et Bammako, pour de là se souder aux lignes de Dakar, par le Sénégal, Konakry et Bingerville, formant pour ainsi

dire une patte d'oie qui drainera totalement le commerce du Sénégal comme de la Guinée française, de la côte d'Ivoire comme du Dahomey. De Say, une ramification pourrait enfin joindre le lac Tchad et remonter au besoin le cours du Chari.

Ainsi 1 200 kilomètres seulement constitueraient à vrai dire le Transsaharien; c'est la distance qui sépare Bouroum d'In-Salah; voie unique, destinée à unir deux importants réseaux dont l'un presque achevé, le réseau algérien, ne saurait tarder à se voir complété par la construction des lignes de Biskra à Tougourt-Ouargla et peut-être In-Salah et l'Alger-Médéa à Laghouat et Ouargla; l'autre, le réseau soudanais, encore à ses débuts, mais dont on doit prévoir l'essor rapide et la fortune sûre. Ainsi compris, le Transsaharien n'est plus une chimère; le désert pris d'assaut en même temps, au sud et au nord, ne saurait être infranchissable, c'est tout au plus l'affaire d'un lustre ou deux.

(A suivre.) JEAN DU TAILLIS.

La Saint-Firmin à Pampelune.

De Saragosse nous allons à Pampelune, où il y a chaque année de grandes fêtes en l'honneur de saint Firmin.

Inénarrables, ce trajet et cette arrivée. Rien que des fous dans le train. Ils dansent, chantent, crient et hurlent, aux stations surtout. On croirait qu'on les égorge, c'est un brouhaha étourdissant. Notre compartiment reste très calme. Nous avons des fiancés, un Français et une Espagnole avec ses parents.

Arrivée à onze heures du soir. Il y a au moins quinze omnibus et ce n'est pas assez. On s'empile, on se bouscule, on s'étouffe. Notre voiture est comble. Une vieille femme veut monter quand même. Elle a des provisions dans son mouchoir, d'où s'exhale un parfum d'ail très prononcé. Une chula (fille) la prend sur ses genoux, et tous d'applaudir. L'équipage s'ébranle, nous voilà lancés dans la nuit. La gare est loin de la ville, le parcours mal éclairé. Enfin nous arrivons à l'hôtel à minuit. Pas une chambre. A pied, nous allons voir ailleurs. Bientôt il ne nous reste aucun espoir, nous regardons mélancoliquement les arcades de la place principale où nous devrons passer la nuit. Nous avions gravi un certain nombre d'étages dans différentes maisons, aux adresses données par les hôtels. Pas un lit, nulle part. Une idée lumineuse me vient. Allons au café, on nous indiquera peut-être une chambre. En effet, le patron de l'établissement nous conseille d'aller chez un de ses employés, qui est marié, père de famille. C'est au cinquième. Mais qu'importe, lorsqu'on aurait pu passer une nuit déplorable au poste de police! Car les serenos (gardiens) ne nous eussent pas permis d'élire domicile sous les arcades. Amusants parfois, les serenos. En Andalousie, ils crient par exemple : « *Ave Maria purissima*. Il est une heure du matin. Il fait beau temps. Vive la Constitution! » Dans d'autres provinces, ce sont d'autres phrases, aussi incohérentes.

Que dire des repas à Pampelune? C'est invraisemblable; et pourtant nous les prenons au meilleur hôtel, la Perla. Pour digérer ces indigestes repas, on ne peut sortir, les soirées sont trop fraîches. D'ailleurs, où aller? Impossible de songer au sommeil, avec l'effroyable tapage. Tout conspire contre les gens d'humeur paisible. Trois marmots crient dans l'appartement. Des bêtes partout. Jusque dans son lit on est importuné. Des chats, des chiens, une musique infernale dans la rue, où quelques hommes dansent entre eux, en bras de chemise. L'exercice les réchauffe, paraît-il.

A trois heures du matin, on amène — toujours en musique — les taureaux qui prendront part à la course de la journée.

La fête commence par une procession comique. Des géants, représentant les cinq parties du monde, sont promenés dans la ville — genre du Carnaval à Nice. Le peuple précède et suit, en criant, chantant, applaudissant. Puis la procession religieuse se déploie. Les tambours battent aux champs, l'armée ouvre la marche, des soldats forment la haie, les bannières sont portées par des hommes faisant partie d'une confrérie, d'autres tiennent les cordons et un bouquet, ou un cierge. Puis viennent les moines, dont le recueillement contraste avec l'agitation des habitants de ce pays. La statue — en argent massif — de saint Firmin prend part à la cérémonie, soutenue par des laquais — perruque blonde et culotte courte — qui se relaient pour la porter. Puis vient le clergé, suivi de l'évêque, qui ferme la marche et bénit, à droite, à gauche, la foule, calme cette fois, agenouillée sur son passage. Des gendarmes à cheval terminent le cortège. Et l'entrain général, les cris, les chants, les hurlements, vous assourdissent de nouveau. Tout ce peuple semble fou de joie d'assister aux fêtes de la Saint-Firmin. Le béret sur la tête, la blouse sur les épaules ou mise de côté, les espadrilles aux pieds, ces hommes exécutent en mesure, au son d'une cornemuse quelconque, des pas d'un comique sans égal. Ils s'embrassent, se tapent sur le dos, se renvoient d'un côté, de l'autre, avec une désinvolture pyrénéenne. Jour et nuit, la musique ne discontinue pas, et quelle musique! L'inauguration de la lumière électrique a lieu aux applaudissements de la populace enthousiaste. Des courses de taureaux, pendant toute la durée des fêtes, donnent les émotions habituelles à de nombreux amateurs.

Il est aussi difficile de quitter Pampelune que de s'y installer. Impossible de se procurer une voiture, à aucun prix; il faut se contenter d'un omnibus qui prend d'autres voyageurs. On se fait inscrire, et souvent on est oublié. Si, à force de courses, de recommandations, on est parvenu à en faire venir un, le conducteur attend tranquillement à la porte, sans prévenir, sans frapper,... et lorsqu'il juge qu'il a assez attendu, il part sans son voyageur. Cette mésaventure nous étant arrivée, nous avons dû remettre notre départ au lendemain, malgré notre grand désir de nous en aller au plus vite. — C'est une double joie, de retrouver Paris en arrivant de Pampelune!

MIREILLE.

La Dent du Bouddha.

Il est de par le monde une religion, une philosophie, ou une doctrine, le Bouddhisme, qui réunit dans ses pratiques près de 300 millions d'hommes. Nos lecteurs prendront intérêt à lire, en même temps qu'un rapide exposé de sa morale, l'histoire de la plus curieuse de ses reliques, la dent du Bouddha.

C'EST vers la fin du VIIe siècle avant notre ère qu'est né le Bouddha, dans la ville de Kapilavastou, capitale d'un royaume de ce nom, situé dans l'Inde centrale, au pied des montagnes du Népâl. Son père, Çouddhodana, de la famille des Çakyas, était le roi de la contrée; sa mère, Maya Dévi, fille de roi elle-même, était d'une beauté extraordinaire.

Le Bouddha était donc appelé à régner. Dès son enfance, il se montra plus habile que ses maîtres brahmaniques de l'école d'écriture. Mais il ne jouait point. Il s'égarait seul dans de vastes bois sans qu'on sût ce qu'il était devenu.

LE TEMPLE DE DALADA MALIGAWA SUR LES BORDS DU LAC DE KANDY, DANS L'ILE DE CEYLAN, OU SE TROUVE LA DENT DU BOUDDHA.

Dessin de Marius Perret, gravé par Rousseau.

Quand il s'agit de le marier, il dut, pour obtenir le consentement du père de la belle Gopa, se montrer plus habile à l'escrime, à l'arc et dans la lutte qu'aucun des cinq cents Çakyas qui disputaient le prix. Mais quelque heureuse que fût cette union, elle ne le détourna point de ses desseins, et, malgré les soins et les caresses de sa famille, il partit pour courir le monde. Il visita le pays des Çakyas et celui des Kaoudyas, puis la contrée des Mallas et la ville de Ménéya; il traversa la forêt de Kouçinagara, où il devait mourir cinquante et un ans plus tard, et quand il eut dépouillé les derniers insignes de son rang et de sa caste, il commença à vivre dans la retraite.

Après dix ans de privations et d'ascétisme, le Bouddha, seul dans son ermitage d'Ourouvilva, ralentit ses austérités. Mais il y continua ses méditations, et c'est d'elles qu'est sortie la pure doctrine bouddhique, qu'il prêcha à Bénarès, puis à Çravasti, pour aller mourir, après de longues luttes avec les Brahmanes, au pays des Mallas.

Quelle doctrine avait-il créée?

La base de son système, c'est la douleur. L'homme ne saurait y échapper, mais elle est due aux passions, aux désirs, à la faute. Elle peut cesser par le nirvâna, but suprême et récompense des efforts de l'homme. Par quels moyens? C'est la méthode.

Cette méthode, la méthode du salut, se divise en huit parties : la vue droite, c'est-à-dire la foi et l'orthodoxie, le jugement droit, parce qu'il dissipe les incertitudes et les doutes, le langage droit, c'est-à-dire l'horreur du mensonge. Il faut se proposer pour toutes choses une fin pure et droite qui règle la conduite, ne demander sa subsistance qu'à une profession non entachée de péché; enfin, l'application droite de l'esprit à tous les préceptes de la loi, la mémoire droite qui garantit de toute erreur le souvenir des actions passées, la méditation droite qui conduit à une quiétude voisine du nirvâna, constituent l'ensemble de la méthode.

Elle se complète par des préceptes moraux: ne point tuer, ne point voler, ne point mentir, ne point s'enivrer, par exemple. Elle prévoit aussi des règles plus dures, applicables aux religieux, qui ne doivent vivre que d'aumônes, faire par jour un seul repas, se vêtir de haillons, se rendre une fois par mois dans les cimetières pour y méditer sur l'instabilité des choses humaines.

L'aumône est une charité illimitée, et il y a telle légende, par exemple, où le Bouddha donne son corps en pâture à une tigresse affamée qui n'avait plus la force d'allaiter ses petits.

Le moyen unique employé par le Bouddha, c'est la prédication. Pas d'emploi de la force ni de la persécution, bien qu'il soit soutenu et protégé par les rois.

La métaphysique bouddhique est contenue dans le Pradjna paramita, c'est-à-dire la sagesse transcendante. Ce recueil comprend cent mille articles, mais les soutras simples sont plus voisins de la prédication.

Ainsi le Bouddhisme n'a demandé pour comprendre et sauver l'homme que l'homme lui-même. Il en a fait le plus grand des êtres. Peut-être cette disposition explique-t-elle la puissance d'expansion de cette doctrine dans le monde asiatique. Elle domine encore une grande partie de l'Inde, de la Chine et du Thibet et a ses prêtres et ses reliques. La plus fameuse des reliques soumises à l'adoration des fidèles est la dent du Bouddha.

Quand le prince Gautama Bouddha, c'est-à-dire le savant, l'éclairé, fut mort à Kouçinagara, en 543 avant Jésus-Christ, son corps fut brûlé en présence de ses disciples. Ils conservèrent tout d'abord pieusement un fémur, un tibia et une dent qui avaient échappé aux flammes.

Les deux premiers de ces souvenirs ont disparu avec les siècles. La dent est encore conservée aujourd'hui dans l'île de Ceylan par les prêtres du temple de Kandy, et les pèlerins des pays les plus éloignés viennent en foule pour la voir.

Les vicissitudes de cette singulière relique ont été infinies. Conservée durant huit siècles à Dantépura, elle a été apportée à Ceylan vers le IVe siècle de notre ère. Prise par les Malabars en 1215, reprise après une grande bataille par le roi de Prakrama, Bahu III, elle a dormi deux siècles dans le temple de la capitale de Prakrama.

Mais les Portugais, conduits par Constantin de Bragance, avaient conquis l'est des Indes et refoulé les Cynghalais. La dent fut emportée par les vainqueurs et solennellement pilée dans un mortier par l'évêque de Goa, devant une assemblée de princes Hindous et de prêtres bouddhistes pétrifiés d'horreur. En vain, le roi de Pégu, sollicité par les croyants de l'Inde, du Siam, de la Birmanie même, avait-il offert une somme considérable pour sa rançon. Le conseil du vice-roi, un moment hésitant, s'était rangé à l'opinion de l'évêque, décidé à détruire cet objet de superstition.

Le clergé cynghalais fut d'abord atterré. Mais l'ingéniosité des Orientaux est grande. Les prêtres se déterminèrent à remplacer la dent véritable par une molaire artificielle taillée dans une pièce d'ivoire soigneusement choisie.

Et, pour mieux cacher l'imposture, ils donnèrent aux formules de l'adoration une splendeur sans pareille.

Lors de la grave insurrection de 1818, chez les Kandyens, la dent disparut pour se joindre aux rebelles. La victoire la ramena bientôt à son séjour favori; mais, en punition de sa trahison, les Anglais la mirent aux arrêts avec une sentinelle à sa porte et nul, pas même ses prêtres, ne put pénétrer jusqu'à elle. Après quelques années de calme, elle fut rendue à l'adoration des fidèles.

C'est dans le temple de Dalada Maligawa, situé sur le rivage nord du lac de Kandy, qu'est encore conservée aujourd'hui la précieuse relique. Elle repose, avec un magnifique trésor dont elle est le joyau, dans la partie la plus reculée du sanctuaire, merveilleux édifice qu'envieraient les architectes de nos cathédrales. Six cloches d'or superposées la cachent aux yeux des mortels, auxquels elle n'est montrée, enchâssée dans une fleur de lotus, que dans de rares et solennelles circonstances. Un prêtre vigilant surveille constamment le sanctuaire, fermé de deux portes d'ivoire, et la table d'argent sur laquelle repose le trésor.

L'atmosphère du lieu est d'ailleurs saturée de parfums si violents qu'un homme n'y pourrait séjourner sans risques d'asphyxie. Ce moyen de protection, fréquemment employé aux Indes, a un caractère poétique qu'on chercherait vainement dans d'autres civilisations plus avancées.

Disons, en terminant, qu'à côté du temple est une bibliothèque qui renferme de nombreux manuscrits, des chefs-d'œuvre de calligraphie pâlie, à qui leur antiquité donne une grande valeur. Ils sont tracés sur des feuilles de palmier, à l'aide d'un poinçon très fin, et les caractères sont ensuite recouverts d'une couche d'encre, fort analogue à notre encre de Chine, qui les conserve indélébiles depuis plus de deux mille ans. Aujourd'hui encore, les moines bouddhistes, véritables types de l'immobilité religieuse et intellectuelle, écrivent des manuscrits semblables, avec une encre de composition identique et le corps recouvert de la même robe jaune que leurs frères d'il y a vingt siècles. Seulement, contraste piquant, leur bibliothèque est éclairée par des lampes électriques.

Les grands Travaux projetés dans l'Afrique occidentale française.

Le ministre des Colonies et le ministre des Finances se sont entendus pour proposer au Parlement d'accorder à notre grand empire africain l'autorisation de contracter un emprunt de cinquante millions, avec la garantie de l'État français.

Quelques grands travaux publics ont été entrepris depuis un quart de siècle dans l'Afrique occidentale, notamment les chemins de fer de Dakar à Saint-Louis, de Kayes au Niger, de la Guinée française et du Dahomey. Avec l'emprunt de cinquante millions, on en exécutera une seconde série, pour arriver à supprimer les deux obstacles qui s'opposent à la mise en exploitation du pays : son insalubrité et les difficultés de son accès.

Le programme de M. Roume, gouverneur général de notre empire ouest africain, comporte des travaux de quatre sortes.

Travaux d'assainissement.

Ce sont les moustiques qui véhiculent très certainement les microbes de la fièvre et très probablement ceux de la fièvre jaune. Assainir signifie donc supprimer les moustiques. Pour cela, il n'y a qu'à faire disparaître les eaux dormantes où ils passent, sous forme de larves, la première partie de leur existence. Saint-Louis, Dakar, Rufisque, sont les foyers où éclatent ordinairement ces terribles épidémies qui ravagent trop fréquemment le Sénégal; en y construisant des égouts et en desséchant les marais environnants, on espère les en préserver à l'avenir. La dépense prévue de ce chef est de quatre millions et demi.

Travaux de ports.

Dakar offre, de l'avis unanime, le plus bel emplacement de toute la côte de l'Afrique occidentale pour l'établissement d'un port militaire qui sera un des points d'appui de la flotte. Mais, à l'heure actuelle, les navires marchands y opèrent dans les conditions les plus primitives : point de quai accostable aux paquebots, point de grues pour la manipulation, point de terre-pleins pour recevoir les marchandises, point de magasins pour les abriter. On profitera de la présence des entre-

preneurs et de l'outillage du port militaire pour créer un port commercial en harmonie avec les besoins modernes. Coût : dix millions.

Des quais à Saint-Louis, dont le port fluvial a vu son mouvement s'élever à 46000 tonnes, et quelques aménagements à Rufisque exigeront deux millions.

Travaux de navigation fluviale.

Une mission hydrographique étudie en ce moment les améliorations dont le Sénégal peut être l'objet; et de là elle passera dans le Niger, où elle se livrera aux mêmes investigations. Dépenses prévues pour les premiers travaux : cinq millions et demi.

Travaux de chemin de fer.

Le chemin de fer de Kayes au Niger se poursuit avec des moyens qui lui sont propres, et on nous en promet enfin l'achèvement dans deux ou trois ans au plus tard. Avec un emprunt de 12 millions qu'elle a personnellement contracté, la Guinée française a poussé le chemin de fer de Konakry jusqu'à 150 kilomètres dans l'intérieur. Ainsi réduit, ce tronçon est comme en l'air et, borné à de modestes intérêts locaux, il rendrait peu de services. Pour qu'il devienne réellement une voie de grande pénétration, il faudrait l'allonger de 200 kilomètres encore, ce qui le conduirait jusqu'au Fouta-Djalon, pays dont la valeur économique, si elle a été surfaite, n'en paraît pas moins très réelle, car il possède le premier des éléments de la richesse, une population assez dense. On prendra 17 millions sur l'emprunt pour cette prolongation.

La Côte d'Ivoire est la plus arriérée de nos colonies africaines. Cependant, depuis deux ans, une sorte d'engouement se produit pour elle. Jusqu'alors son commerce était alimenté presque uniquement par les produits des forêts qui couvrent la moitié de son territoire, les bois précieux, le caoutchouc, l'huile de palme. L'exemple de la colonie anglaise voisine, la Côte d'Or, y a tout à coup appelé un grand nombre de prospecteurs, attirés par les gisements aurifères qu'ont exploités de tout temps les indigènes. Va-t-on retrouver un autre Transvaal, comme on l'imprime? Aucun essai d'exploitation n'a encore été poussé assez loin pour permettre de se faire une opinion positive sur ce sujet; mais si ce mouvement a des suites sérieuses, le Gouvernement sera obligé de seconder l'initiative privée en rendant les districts miniers accessibles au moyen d'un chemin de fer. Et le mouvement dût-il avorter, qu'un chemin de fer resterait encore nécessaire pour ouvrir de nouvelles régions à l'exploitation forestière.

Ce chemin de fer doit être complété par un port. Si la Côte d'Ivoire est en retard, c'est parce que sa côte est particulièrement inaccessible. Mais ce défaut paraît pouvoir être assez aisément corrigé. En coupant en face de Petit-Bassam, en un point où par un jeu de la nature on est tout de suite en eau très profonde, le cordon de sable dont cette côte est formée, les plus grands navires pourraient entrer dans la lagune qui est derrière et où ils seraient à l'abri. Ce serait une répétition de ce qui s'est fait à Bizerte, avec cette nuance que le lac de Bizerte n'a que quelques kilomètres de large, tandis que la lagune de la Côte d'Ivoire se prolonge sur 300 kilomètres, le long de la côte. Dix millions sont demandés pour le chemin de fer et le port.

On le voit, toutes nos colonies de l'Afrique occidentale recevront de l'emprunt un accroissement de vie. Toute commodité nouvelle apportée aux transactions, toute amélioration fluviale, tout chemin de fer nouveau, en agrandissant le territoire ouvert à l'exploitation, augmentera un trafic déjà florissant. Les affaires commerciales de cette côte ont atteint le total de 156 millions en 1901, d'après les chiffres que vient de publier l'*Office colonial*. Quelle impulsion ne recevront-elles pas de l'exécution de ce vaste programme!

Général Gallieni, gouverneur général de Madagascar et dépendances. — *La Pacification de Madagascar*, (opérations d'octobre 1896 à mars 1899). Ouvrage rédigé d'après les archives de l'Etat-major du corps d'occupation par F. Hellot, capitaine du génie, avec de nombreuses illustrations et des cartes. 1 vol. in-8°. Paris, Chapelot, éditeur, 30, passage Dauphine.

Cet important ouvrage contient l'historique des opérations militaires, entreprises d'abord pour réprimer l'insurrection hova; puis, quand ce but fut atteint, pour occuper les régions insoumises de l'ouest et du sud en vue de les ouvrir à la colonisation française.

C'est un légitime hommage rendu aux mérites du corps expéditionnaire, à son esprit de dévouement et de sacrifice. Si l'on considère que les effectifs n'ont jamais dépassé douze mille hommes, on se rend compte de ce qu'il leur a fallu faire pour pacifier un pays dont la superficie est supérieure à celle de la France, où les voies de communication n'existaient pour ainsi dire pas, où les forêts épaisses et des fleuves au courant rapide entravaient encore la circulation.

La réorganisation méthodique de l'île, faite en vue de substituer une administration stable à l'anarchie et aux luttes de village à village, ne demanda pas moins d'efforts à nos soldats. Si le succès, et un succès rapide, a couronné les efforts du corps expéditionnaire, c'est que celui qui en est le chef, s'inspira des heureux principes qui lui avaient si bien réussi au Soudan et au Tonkin.

Il convenait de mettre en lumière l'énergie, l'intelligence et l'initiative dont nos troupes coloniales ont fait montre une fois de plus. Et M. le général Gallieni a eu raison de faire dresser ce précis historique aussi complet qu'intéressant.

De nombreuses illustrations et de belles cartes très claires ajoutent à l'agrément du texte et en facilitent la lecture.

Jean Hess. — *La Question du Maroc*. Un fort volume in-18, 3 fr. 50. Dujarric et Cie, éditeurs, rue des Saints-Pères, 50, Paris.

Ce qu'est ce livre, un sous-titre l'explique : « Ce qu'on dit. Ce qu'on croit. Ce qui est vrai. Mon Livre Jaune. Une solution. » Après un bref résumé bibliographique et historique, donnant le texte des traités conclus entre la France et le Maroc, l'auteur, afin de montrer ce qu'on dit, ce qu'on croit, passe en revue, avec citations suffisamment longues pour n'en point dénaturer l'esprit, les opinions des principales publications consacrées au Maroc.

Ce que l'auteur appelle son *livre jaune* est un choix judicieux dans les lettres, rapports, notes, etc., des ministères de la Guerre, des Affaires étrangères, de l'Intérieur, et du Gouvernement général de l'Algérie sur l'action française dans le nord-ouest africain.

Tous les lecteurs, sans doute, n'accepteront point sans difficulté les appréciations, les conclusions de M. Jean Hess. Mais tous ceux qui veulent connaître les éléments de la vérité devront lire les documents publiés par M. Jean Hess, documents nécessaires au diplomate, au politique, au publiciste, à l'historien, à l'économiste.... et même aussi au grand public.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

GEOGRAPHICAL JOURNAL

Londres.

Sur la ligne de Partage des eaux, dans les montagnes Rocheuses.

Le célèbre alpiniste Edward Whymper a fait, dans la seconde moitié de l'année 1901, un séjour de plusieurs mois dans les montagnes Rocheuses de la Colombie britannique, sur la ligne de partage des eaux du Pacifique et de l'Atlantique. Acceptant la gracieuse invitation que lui avait faite l'administration du « Canadian Pacific Railway », il prit à Montréal un train de luxe de la ligne, mis à sa disposition, et nous décrit en termes enthousiastes le magnifique trajet qu'il fit :

De Montréal à Vancouver, dit-il entre autres, il y a 378 stations, qui portent des noms d'origines très diverses. Les noms écossais dominent : Renfrew, Douglas, Southesk... Des savants ont été les parrains de plusieurs villages ou villes naissantes qui servent de haltes : Darwin, Tyndall, Agassiz... La religion est représentée par les noms de saint Augustin et de Calvin. Le Faucon, l'Aigle, le Serpent, le Loup, rappellent des souvenirs de chasse des anciens squatters. D'autres noms, tels que celui de Whoopup, sont des énigmes. La rivière Ottawa, les rives du lac Supérieur, qui longe la voie ferrée, offrent des échappées de vue aussi belles que les plus fameux paysages européens. A Calgary, les montagnes Rocheuses apparaissent à l'horizon, revêtues d'une beauté qui rappelle celle des Alpes vues des plaines italiennes. Quarante milles plus loin, nous voici en pleine montagne; tunnels, gorges, ponts jetés sur des abîmes; il y a des moments où il faudrait regarder à droite, à gauche, en haut, en bas, tant le voyageur est environné de sites et de perspectives qui rivalisent de pittoresque.

On salue au passage une première cime de toute beauté : le mont Ball, qui se trouve exactement sur la ligne de partage des eaux, dans la chaîne principale des montagnes Rocheuses. Dix-sept milles plus loin, la ligne longe les âpres escarpements des « Castle Montains ». Ensuite, apparaît le massif des montagnes du lac Louise, qui renferme les plus hauts sommets de cette partie de la chaîne. Le trajet que fait le touriste entre les stations de Bauff et de Laggon, est, au dire de M. Whymper, une succession de points de vue et d'échappées qui feraient la joie d'un peintre.

Enfin, la voie ferrée atteint à 5 296 pieds au-dessus de la mer son maximum d'altitude. C'est à la station appelée Stephen. De là, par de brusques ressauts et formidables escarpements, elle redescend vers le Pacifique, parfois sur des pentes de 88 00/00, puis de 162, puis de 174, et enfin de 237,6 00/00! Ce doit être tout simplement vertigineux. Toutefois, les trains les descendent avec une vitesse modérée et dans des conditions d'absolue sécurité. Il est, cependant, question d'adoucir quelques-unes des pentes que dessine la voie ferrée en créant des tunnels en spirale tels qu'il en existe dans les Alpes suisses.

C'est à la fin de juin de 1901 que M. Whymper arriva à la station de Stephen, et fit un séjour de quelques mois dans ces parages, jusqu'au 1er novembre. Pendant tout son séjour, la température s'est montrée assez douce, le thermomètre variant de 20 à 28 degrés Fahrenheit à des altitudes de 4 ou 5 000 pieds au-dessus de la mer.

Grâce aux compagnons, guides et porteurs, qu'il avait avec lui, l'illustre alpiniste put étudier avec soin toute cette région montagnarde, où soit lui, soit ses collaborateurs escaladèrent treize cimes vierges et franchirent cinq cols. Après un mois passé dans la vallée de la Bow et les environs, ainsi que dans le massif du lac Louise, ils passèrent la ligne de partage des eaux et, sur le versant du Pacifique, remontèrent la Kicking Horse River, dont ils reconnurent la véritable source. Celle-ci n'est pas au sommet du col que franchit la ligne du « Canadian Pacific Railway », comme les géographes l'enseignent encore : il ne descend de là qu'un petit cours d'eau qui va se jeter dans un torrent beaucoup plus considérable. Celui-ci est la véritable rivière du nom de Kicking Horse; or il vient du nord-ouest, où il arrose une vallée parallèle à l'axe de la grande chaîne, sur le versant occidental de celle-ci. C'est la vallée de Yoho, où un explorateur allemand, M. Jean Habel, de Berlin, a pénétré le premier, en 1897. M. Whymper l'a explorée dans tous ses détails.

La troupe de l'explorateur passa soixante-dix-huit nuits à la belle étoile, à des altitudes de 4 000 à 9 400 pieds; parfois à la limite des neiges éternelles, mais plus souvent dans des forêts. Elle ne rencontra jamais de bêtes féroces. Des troupeaux de chèvres furent remarqués à des hauteurs de 7 à 9 000 pieds. Ces troupeaux, du reste, étaient peu nombreux. Soit sous le rapport du gibier, soit sous celui des animaux domestiques, la faune de ces régions est donc des plus pauvres.

La flore alpine y est représentée par des lichens des genres Bryopogon, Cladonia, Letharia, Peltigera, etc. Elle n'est guère plus riche que la faune, dans cette partie des montagnes Rocheuses du moins.

LE MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

Bruxelles.

Le Balisage complet de la Mer territoriale belge au point de vue de la pêche.

Des intérêts supérieurs, inhérents à la sécurité des Etats, à la surveillance des navires, à l'existence même des populations côtières, ont fait reconnaître en droit international la souveraineté de chaque puissance sur la portion de mer qui baigne ses côtes. Cette portion s'appelle la mer territoriale. Cette fiction juridique assure aux nationaux un privilège, notamment en matière de pêche maritime. D'autre part, au delà de ces limites fictives où cesse la souveraineté de l'Etat, où commence la souveraineté d'un autre Etat quand ce n'est pas la mer libre, non seulement les privilèges expirent, mais les pêcheurs qui franchissent ces limites sont passibles de diverses peines : capture de leurs bateaux, de leurs engins de pêche, amendes de 26 à 600 francs, que la convention internationale de La Haye, du 6 mai 1882, a fixées d'une manière précise.

Seulement, faute d'instruments de précision, il est extrêmement difficile à de simples pêcheurs de déterminer le point et le moment où ils franchissent la limite des eaux territoriales.

En fixant par des repères très apparents, les limites de la mer territoriale belge, l'Etat, dit *le Mouvement géographique*, rendrait un service important aux pêcheurs de son ressort, auxquels ils doit avant tout sa protection et son patronage, et aussi aux pêcheurs étrangers, qui ont le droit d'être prévenus par des signes extérieurs qu'ils s'exposent, dans certaines circonstances, à commettre des délits sévèrement réprimés.

Les avantages du balisage seraient considérables; ce système serait d'ailleurs absolument logique, car s'il est nécessaire de donner des bornes précises à la terre ferme, il est aussi utile que la côte et sa dépendance directe, la mer territoriale, soient également identifiées. La constatation des délits de pêche deviendrait ainsi beaucoup plus aisée, la surveillance et la sécurité des pêcheurs seraient mieux assurées, et, par conséquent, la nation entière tirerait parti du privilège consacré par l'article 2 de la convention de La Haye.

Du côté de la France, le balisage de la mer territoriale belge aurait une heureuse influence sur le droit de pêche; en effet, la côte française est très minutieusement surveillée, et l'existence de bouées éviterait tout doute et toute discussion sur les droits des pêcheurs belges et français. Une fois fixée la limite exacte où les droits des pêcheurs belges expirent et deviennent une possession illégitime et dangereuse, ils n'auraient plus aucune excuse s'ils étaient trouvés en contravention. Cette limite par le balisage est, pour la Belgique beaucoup plus que pour toute autre nation, une chose possible et pratique; le peu d'étendue et de découpures des côtes en ferait un travail des plus simples et sans frais considérables; placer un certain nombre de bouées aux couleurs nationales, soit du côté de la France et de la Hollande, soit du côté de la haute mer, à 3 milles au large, serait faire une œuvre d'utilité nationale et même internationale.

Un Archipel océanien. — Les Iles Tonga.

Les îles Tonga, situées en Polynésie entre les îles Fidji à l'ouest et les îles Samoa à l'est, constituent un curieux petit archipel moins connu qu'il ne mérite de l'être. Jouissant d'un climat parfaitement sain et d'une végétation luxuriante, il est habité par un peuple aimable auquel on doit savoir gré, vu son entourage, de n'avoir été jadis qu'extrêmement peu anthropophage. Cook lui avait donné le nom d' « Archipel des Amis ». Depuis lors ce peuple a fait bon accueil aux Européens; mais ceux-ci attendent le moment propice pour se rendre maîtres de l'Archipel. Le roi actuel, S. M. Georges II, divise pour régner le plus longtemps possible et maintient entre Allemands et Anglais une balance qui semble devoir pencher du côté de ces derniers.

Il est un petit royaume maori, perdu dans l'immensité de l'océan Pacifique, échappé comme par miracle à l'âpreté des Européens — au xxe siècle, c'est chose surprenante! — Un roi canaque le gouverne avec un vernis d'assimilation européenne.

Ce roi s'habille, pour les audiences accordées aux étrangers qui visitent son royaume, en amiral, car il a une flottille de pirogues, ou en général, car il a une armée équipée à la moderne, ou simplement en gentleman; mais dans l'intimité, il porte le pagne polynésien mieux adapté à ses goûts. Il a un palais venu de Nouvelle-Zélande, en planches ajustées, numérotées; il a un étendard royal et un pavillon national, rouge avec une croix de Genève dans le coin supérieur contre la hampe; il a une cour, un ministre, une police, des douanes... et vingt mille sujets répartis sur un archipel considérable. Ce royaume est le royaume des Tonga ou des Amis; pour le trouver sur la carte, il faut chercher au centre de cette poussière d'îles du grand Océan, tout contre le 180e méridien et sur le 20e parallèle sud.

S. M. GEORGE II, ROI DE TONGA.

D'après une photographie.

L'archipel des Tonga se rattache par le groupe des îles Kermadec, à la chaîne de montagnes de la Nouvelle-Zélande dont les derniers sommets vers le nord, submergés depuis des milliers d'années, ont servi de bases aux îlots coralliens qui composent les trois groupes de Vavao, au nord, de Haapaï, au centre, et de Tongatabou, au sud.

Le Tongien est un descendant de ces émigrants Samoans, hardis navigateurs, qui, portés par les grandes pirogues doubles, peuplèrent, à une époque inconnue mais relativement récente, la Polynésie entière, et fondèrent des colonies importantes en Mélanésie et en Papouasie. Il est aujourd'hui encore un des plus beaux types de la race maorie; il a la peau brune et cuivrée, le regard fier, le front haut, les traits accusés mais agréables, la chevelure noire, lisse ou à peine ondulée, la taille élégante et élevée. Enfin, malgré le zèle maladroit des missionnaires wesleyens qui les premiers, en 1840, les catéchisèrent, les Tongiens ont conservé la douceur de caractère, l'hospitalité aimable, le goût des chants et des danses.

Au siècle dernier, ils eurent leur heure de gloire. Aidés, poussés peut-être par ces ministres du Lotu de l'huile ou de l'église de l'huile, comme disent les indigènes, parce que ces ministres se font payer en cocos qui donnent l'huile de coprah, les Tongiens conquirent presque tout l'archipel des Fidji et préparèrent ainsi, à

leur insu, une colonie protestante que l'Angleterre n'eut qu'à cueillir, ce qu'elle fit en 1874. Restés indépendants jusqu'ici, les vainqueurs ne tarderont pas à subir le sort de leurs anciens ennemis Fidjiens.

Les nations européennes, moins l'Allemagne toutefois, ont depuis longtemps accepté cette perspective qui ne soulève aucune objection quand la presse de Londres, d'Auckland et de Melbourne mentionne le protectorat comme établi, alors qu'il ne l'est pas en fait; mais il est de bonne politique — et c'est un usage constant au Foreign Office — de laisser dire; cela prépare l'opinion! Il est vrai qu'en 1900, un personnage officiel anglais est bien venu en mission auprès du roi Georges II, et qu'aussitôt après, le bruit s'est répandu que celui-ci, cédant soit à des promesses, soit à des menaces, s'était engagé par écrit à n'aliéner ses États à aucune puissance autre que l'Angleterre; mais, depuis lors, Georges II nie de toutes ses forces et à toute occasion avoir vendu son peuple, lequel tient par-dessus tout à son indépendance. Quoi qu'il en soit, des deux consuls, l'un anglais, l'autre allemand, qui résident à Nukualofa, capitale du royaume, c'est le premier qui a l'influence prépondérante; le service postal est anglais avec timbres tongiens, le directeur des douanes est anglais, le pasteur de Sa Majesté est anglais, la ligne de navigation, qui touche chaque mois aux îles Tonga, est anglaise. Quant à la France, elle n'est représentée à Nukualofa que par un colon, ex-directeur déchu des douanes, et par la mission catholique des Pères maristes, d'ailleurs prospère. Mais ces missionnaires sont si bien assurés de l'indifférence de la France vis-à-vis de cet archipel, qu'ils enseignent eux-mêmes l'anglais à leurs catéchumènes.

FEMME TONGIENNE DE NUKUALOFA.

D'après une photographie.

Nukualofa est dans l'île Tongatabou; elle est habitée par une centaine d'Européens, anglais et allemands qui débitent des indiennes, cotonnades, boîtes de conserves et tous objets de pacotille, qui achètent les cocos aux indigènes ou sont eux-mêmes propriétaires de palmeraies. De belles et larges routes, gazonnées et tirées au cordeau, séparent les cottages, les jardins, les magasins et hangars, par derrière le village canaque; trois monuments sont dignes d'être signalés : l'église catholique, tout en corail taillé; le tombeau de Georges Ier, enfin le palais royal, orgueil de la dynastie des Georges!

Dans les villages de l'intérieur des îles, les Tongiens vivent dans leurs cases oblongues, en nattes tressées avec les feuilles du cocotier et du pandanus, mènent la vie paisible, contemplative du canaque polynésien dont le plus grand bonheur est de se reposer et la seule préoccupation est de ne pas mourir de faim. Sous l'ombrage des palmiers, cocotiers, pandanus, des bananiers, des banians, les femmes préparent les repas ou martellent le liber du « malo », le *broussonetia papyrifera* des naturalistes, qui se transforme en une étoffe solide et souple, dont elles se servent pour fabriquer des pagnes qu'elles enroulent autour de la taille — celles de la capitale portent des robes flottantes — ou pour faire des manteaux contre la fraîcheur des rosées, contre la pluie, pour faire leurs matelas, etc. Quand un étranger se présente à la porte d'une case, on l'invite à s'asseoir et à boire le kawa, jus d'une racine qu'extrait la mastication pratiquée seulement par les femmes, puis quand il se retire, on le charge d'une ample provision de mets recherchés : une volaille, un quartier de porc, des taros, des ignames, qu'il serait très impoli de refuser.

Pendant combien d'années les Tongiens goûteront-ils encore les délices du farniente? Quand perdront-ils leur indépendance? Quelle que soit la date de leur annexion, proche ou lointaine, elle ne se fera pas sans effusion de sang, à voir avec quelle attention inquiète les chefs des tribus, les grands chefs des autres îles, surveillent la politique de leur roi vis-à-vis des Européens; c'est qu'ils voient le rang misérable auquel sont tombés leurs voisins les Fidjiens, dépossédés de leurs terres, obligés de travailler pour l'étranger, privés de toute participation aux affaires publiques. La seule ressource du roi des Tonga est de diviser pour régner, sa seule chance de prolonger l'existence de son royaume est de faire tour à tour des avances à l'Allemagne et à l'Angleterre. Il s'y emploie, du reste! mais c'est un jeu dangereux pour un roi canaque qui n'a pas été à l'école de Metternich, et cette politique pourrait bien agacer brusquement le lion britannique!

UNE RÉCEPTION A LA COUR DU ROI GEORGES II

Depuis de nombreuses années, un des bâtiments de la division navale française du Pacifique faisait annuellement un voyage circulaire dans les archipels océaniens pour visiter les missions catholiques qui y sont établies; ce voyage vient d'être supprimé, car il ne répondait plus à une nécessité, depuis que les paquebots font escale dans presque tous les archipels. Quand le navire français mouillait à Nukualofa, l'état-major était toujours reçu en audience au palais; il en

fut de même lorsque le croiseur *Protet* y relâcha en 1902, et voici un court récit de cette importante cérémonie.

L'audience est accordée pour onze heures du matin.

A dix heures et demie, l'armée tongienne, en tenue de revue — red jackets — sort de la caserne et défile sur la place du palais au son des tambours, des trompettes et de la fanfare, avant d'entrer dans le jardin d'honneur. Elle s'y place à gauche de l'entrée, dans l'ordre suivant : la fanfare royale, comparable à ces musiques de cirque les jours de grande cavalcade-réclame, les tambours et trompettes, puis l'armée, une section ! l'arme au bras, tenue empesée d'Anglo-Saxons, enfin l'artillerie, deux canons de bronze sur affûts à échantignolles et roulettes en bois, traînée par huit canonniers ou fantassins, car l'uniforme est le même pour les deux armes : pantalon noir, dolman rouge à passementerie, petit bonnet de police sur l'oreille.

ARMÉE TONGIENNE ET PALAIS DU ROI.

D'après une photographie.

La foule de la capitale a envahi les pelouses, les ombrages du quai et de la place et jouit du spectacle; les hommes ont leurs pareos ou pagnes les plus neufs, les femmes ont remplacé la ceinture en fibre végétale par des tapas ou robes de couleurs éclatantes, quelques-unes ont des chapeaux, rebut des magasins à bon marché de Londres et de Berlin, les enfants sont nus. Tout ce monde est assis par groupes multicolores, regarde et jacasse. Au sommet d'un mât gigantesque, au centre de la place, flotte le pavillon tongien, et sur la flèche centrale de la demeure royale se déploie l'étendard du roi.

Le cadran du palais marque onze heures. L'état-major du croiseur français débarque sur le quai et, accompagné d'un Frère mariste qui servira d'interprète, se dirige vers le palais; au moment où le commandant franchit la porte du jardin royal, l'armée présente les armes et la fanfare attaque bruyamment la Marseillaise. Le peuple s'est précipité derrière le cortège; mais; arrêté à la barrière, il se repaît d'harmonie guerrière.

La salle de réception est à gauche du vestibule d'entrée; c'est une vaste pièce, banale, lambrissée, meublée de fauteuils garnis de velours grenat; aux fenêtres, des tentures de nuance assortie drapées avec le goût d'un tapissier d'occasion; aux murs, les portraits de famille, bonnes têtes de canaques, crayonnés d'après des photographies. Si l'on retirait de cette salle le fauteuil monumental, trône de la dynastie tongienne, et l'écusson doré accroché au-dessus, blason de Georges II, on croirait pénétrer dans le salon d'une honnête maison d'Europe aussi bourgeoise que cossue. Mais ces réflexions-là viennent après ! Pour l'instant, le roi captive l'attention; c'est proprement un colosse ! plus de deux mètres de haut et obèse, deux mentons. un abdomen confortable, des membres énormes sous le drap qui craque, des épaules de taureau qu'accusent encore les épaulettes d'amiral. Georges II doit atteindre aisément 150 kilos !

C'est avec une hésitation bien naturelle que je mets ma main dans la sienne, elle y disparaît en effet, mais je la retire néanmoins sans dommage, et je puis alors seulement répondre au gracieux sourire de Sa Majesté qui nous invite par un geste aimable à prendre place en face de lui. Les hauts personnages de la cour sont là; à droite, le père de Georges II, vieillard d'une soixantaine d'années; il a les cheveux blancs et ce teint verdâtre que l'âge donne au visage des gens de couleur; l'œil est encore vif et la physionomie distinguée; il porte la redingote noire avec aisance. Le père du roi est le chef des chefs, beaucoup trop grand chef pour s'abaisser à régner ! Il y a quelque chose de pas commun dans cet orgueil d'un homme qui est et reste chef en dehors de tout l'appareil et de la pompe extérieurs du pouvoir, en dehors de la charge, des soucis, de la responsabilité de régner. Ici, le fils ne succède pas au père, le trône ne reste pas à la même famille; lorsque le trône devient vacant, les grands chefs de toutes les îles se réunissent non pour se disputer entre eux la possession du trône, mais pour désigner un roi pris dans l'une des familles de chefs. A gauche se tient le ministre des Terres, très convenable dans sa redingote boutonnée; c'est le représentant du pouvoir

exécutif, l'unique exécuteur des décisions royales qui répartit aussi également que possible entre tous les sujets le sol national, en principe propriété du roi. Ce titre de ministre des Terres est donc très judicieux et correspond bien à l'étendue des prérogatives ministérielles; car celui qui détient le droit sur la terre a la meilleure autorité, la plus efficace entre toutes. Puis vient le commandant en chef de l'armée tongienne; dolman rouge sanglé à la taille, aiguillettes dorées, ceinturon et sabre de marine, pantalon noir à bande rouge, superbes bottines vernies, mais pas d'éperons; en revanche, nombreuses décorations sur la poitrine. Puis enfin le chef de la police en uniforme de constable londonien. Le roi porte la tenue de service d'amiral anglais, redingote, épaulettes et arme, et plusieurs plaques de grand officier de divers ordres aussi variés que multicolores et fantaisistes.

Les salutations étant terminées, tout le monde s'assied et le roi nous souhaite, en pure langue tongienne, une aimable bienvenue dont le Père missionnaire nous traduit les termes : « J'accueille, a-t-il dit, avec une grande satisfaction en mon empire de Tonga les nobles officiers de la belle marine française; je souhaite qu'ils n'y trouvent que santé et plaisir. Je prie M. le commandant de transmettre à M. le président de la grande République française mon salut et mes compliments en l'assurant de mon désir de n'entretenir avec la France que des rapports de cordiale amitié. » Le commandant répond sur la même gamme, remercie le roi de la protection qu'il accorde aux missionnaires et à tous les Français, vante la beauté du pays, la belle prestance de l'armée tongienne, et termine en invitant Sa Majesté à honorer le croiseur français de sa visite. Au bout de dix minutes d'audience, tous les sujets de harangue étant épuisés, nous nous retirons en serrant de nouveau la main gigantesque de Georges II; au dehors, la musique joue l'hymne tongien, sorte de pas redoublé genre armée du Salut, puis la Marseillaise; l'armée présente les armes et le peuple se répand sur la pelouse et nous fait une haie souriante et respectueuse.

Deux heures après, Georges II nous fait savoir par le Père missionnaire qu'une légère indisposition l'empêchera, à son grand regret, de se rendre à bord du *Protet;* mais le message officiel transmis, le Père ajoute : « La vérité est que le consul anglais, redoutant sur l'esprit du roi l'impression que causerait la vue d'un aussi beau bâtiment, lui a fait savoir qu'il ait à s'abstenir. » Pauvre Georges II !

V***.

Comment se procurer la Main-d'œuvre dans l'Afrique australe.

En échange des 30 millions de livres sterling qu'ils se sont engagés à payer à la Métropole pour amortir les dépenses de la guerre, les financiers du Rand demandent qu'on règle à leur gré la question du travail, c'est-à-dire qu'on leur fournisse de la main-d'œuvre à bon marché.

Le Gouvernement anglais aurait bien voulu que le Rand devînt un champ ouvert au travail des blancs. Les propriétaires de mines n'en veulent pas entendre parler. Ils ne veulent pas, disent-ils, des épaves des grandes villes. Quant aux bons ouvriers, ils ne peuvent pas les payer ce qu'ils valent. Les mines ne rapporteraient plus assez. En revanche, ils souhaitent qu'on leur donne le droit d'importer à volonté du *Yellow labour*, du travail jaune, c'est-à-dire des coolies chinois, le travail à bon marché.

A ce souhait, M. Chamberlain avec tout le Cap, tout le Natal, toute l'Angleterre derrière lui, répond par la négative. Le Chinois a failli être la ruine de l'Australie, la ruine de la Californie. Sa concurrence est partout désastreuse. Il n'en faut à aucun prix.

Ni travail blanc, ni travail jaune : reste le travail noir. Mais ici la question se complique.

L'Afrique australe compte six millions de nègres, et environ neuf cent mille blancs. Or les nègres travaillent juste assez pour gagner de quoi vivre plus tard à leur guise. S'ils refusaient tout labeur, il n'y aurait pas de question du travail : les blancs se mettraient à l'ouvrage. Mais les nègres travaillent un peu partout. Par conséquent les blancs s'abstiennent partout du travail manuel; car, dans tous les pays du monde, le travail manuel devient dégradant pour le blanc aussitôt qu'il doit s'accomplir aux côtés du nègre ou du jaune, sur un pied d'égalité avec lui. D'autre part, si les nègres sont partout, ils sont partout insuffisants.

Or le Rand employait cent mille nègres avant la guerre. Il lui en faudra deux cent mille avant un ou deux ans. L'agriculture au Cap, au Natal, dans l'Orange, en exigera le double. Pour assurer le développement de l'Afrique australe, il faudrait donc faire travailler tous les nègres adultes, et les faire travailler à pleines journées, comme le blanc, pendant toute leur vie, ce qui est impossible par les moyens normaux.

Alors, au nom de la nécessité du travail pour tous, voici qu'on parle dans l'Afrique australe d'un impôt spécial que les nègres payeraient en prestations, c'est-à-dire en journées : deux cents, trois cents par an. Pour empêcher les ouvriers de s'enfuir, la police et l'armée seraient évidemment requises. On légaliserait le système des parcs de concentration.

Il n'y a pas deux opinions possibles : c'est l'esclavage restauré. En Angleterre, en Amérique et dans le reste du monde s'éleverait une clameur de protestation. D'autres ont préparé le transfert progressif des nègres au-delà du Zambèze, afin d'en débarrasser la contrée. Mais c'est une opération matériellement impossible à moins de recourir à des procédés d'expulsion aussi blâmables que l'esclavage lui-même.

Pendant ce temps, la population noire désormais sevrée de guerres, continue d'augmenter avec une rapidité phénoménale. Son intelligence aussi. Donc, que le nègre reste ce qu'il est, et il paralysera l'Afrique australe. Qu'il apprenne à travailler, il la monopolisera. Qu'il apprenne, en outre, à penser, et il la dominera.

L'organisation de cette Afrique Australe, que l'Angleterre *a voulu* conquérir, mais où le nègre se développe plus vite que le Boer et le Boer plus vite que l'Anglais, est une affaire d'une immense difficulté.

Le Transcontinental australien et le Territoire du nord.

La construction d'une ligne de chemin de fer Transcontinental, en Australie, sera, dans quelques années, un fait accompli. Il va être soumis au Parlement durant une session prochaine, une proposition affirmant l'opportunité d'achever, selon le système des concessions de terrains, la ligne d'Adelaïde à Port Darwin, en reliant Oodnatta à Pine Creek.

Diverses circonstances ont poussé les auteurs du projet à agir promptement et à hâter le vote du Parlement, ce sont : l'exemple du Transsibérien ; l'expiration en 1905 du contrat pour le transport des courriers, conclu entre les États australiens et les Compagnies de navigation Peninsular Oriental et Orient Steamship C°; enfin l'intention manifestée par les gouvernements de la Nouvelle-Galles du Sud et du Queensland de prolonger jusqu'à Port Darwin leurs lignes de chemin de fer....

Peut-être aussi la nouvelle fédération a-t-elle vu dans cette entreprise un lien puissant, destiné entre tous à créer ou à maintenir la fréquence et la cordialité des rapports.

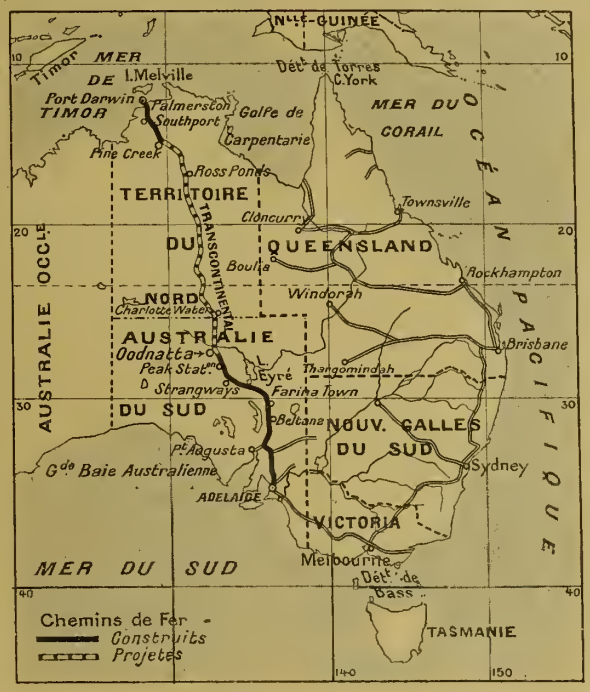
Comme on le voit dans la carte ci-jointe, le Transcontinental australien était amorcé à ses deux extrémités. Pine Creek, d'où partira la nouvelle ligne, est le point terminus de l'ancienne ligne Port Darwin-Pine Creek et Oodnatta, où aboutira la ligne future, est également le point terminus de la ligne ancienne Adelaïde-Oodnatta.

La distance entre Pine Creek et Oodnatta est de 1063 milles.

L'Australie du Sud et la partie maritime du Territoire du Nord comptent parmi les plus riches provinces de la grande île océanienne. Il est donc inutile d'insister sur les avantages économiques qui résulteront sûrement pour elles de la création d'une voie ferrée les mettant en communication immédiate; mais on remarquera que de Oodnadatta à Pine Creek, la future ligne se trouve tout entière dans la partie continentale du Territoire du Nord. C'est surtout à cette contrée de l'Australie que le chemin de fer va donner la vie qui lui manquait en l'absence des moyens de transport.

Elle consiste en grandes plaines, parfois fertiles, parfois sablonneuses et désertes, interrompues par des chaînons de montagnes et arrosées d'une façon assez intermittente par le Finke et ses affluents. Le sol varie d'ailleurs beaucoup suivant les régions, et l'on trouve des roches qui renferment de nombreux gisements d'or, de cuivre, d'étain, comme aussi de magnifiques pâturages.

Mines et pâturages semblent être les deux sources qui alimenteront le trafic du futur chemin de fer, et par contre on espère, grâce à lui, pouvoir se fournir dans le pays plus scientifiquement exploité, de chevaux pour l'armée des Indes, où tous les essais d'acclimatation ont échoué, créer un centre d'élevage pour les bêtes à cornes et un marché pour l'exportation des extraits de viande et les conserves. On escompte, du côté des mines, des bénéfices d'exploitation qui augmenteront en raison directe de la facilité des transports.



LES CHEMINS DE FER AUSTRALIENS.

Sir J. Forrest, premier ministre du Commonwealth, a mis à l'étude deux grandes lignes qui compléteront le Transcontinental australien. La première partant de Sidney desservirait l'Australie du Sud, en passant par Port Augusta et longeant la côte jusqu'à Freemantle sur l'océan Indien (au-dessous du 30e parallèle); la seconde, se rattachant sur le 30e parallèle à l'amorce qui part de Sydney, traverserait le Queensland pour rejoindre à Pine Creek le Transcontinental.

La première ligne aurait une longueur d'environ 1 068 milles à construire, entre Port Augusta et Calgoorlie, station où elle rejoindrait la ligne de Calgoorlie-Freemantle; la seconde, environ 2 247 milles entre Pine Creek et Bourke, station où elle rejoindrait la ligne Bourke-Sydney.

Du Sommeil à la Mort. — Une nouvelle Maladie tropicale.

Une maladie sévit depuis quelque temps avec une violence particulière dans l'Afrique centrale, principalement au Congo et dans l'Ouganda. C'est la maladie du *sommeil*, mal bizarre qui fait à peine souffrir et qui tue. Si l'origine en est encore inconnue, les symptômes en sont clairs.

La future victime n'a plus son attitude normale. Elle paraît morose, ses traits sont gonflés, boursouflés; les paupières supérieures sont légèrement pendantes;

avec cela, du mal de tête, des vertiges, un peu de fièvre et des troubles digestifs. Cette période dure quelques semaines, quelques mois au plus, puis survient une lassitude extrême; toute tâche répugne et de brusques coups de sommeil font leur apparition.

Le malade s'endort à tout propos, en toute posture, en toute occupation, à toute heure. Il s'endort au milieu d'un jeu et au milieu de son travail; il s'endort pendant son repas; sa marche est celle d'un homme ivre ou à peine éveillé; il parle à contre-cœur; et les aliments qu'on lui met dans la bouche, il oublie de les avaler, le sommeil l'ayant repris avant qu'il ait fini de mâcher sa bouchée.

Bientôt le mal s'aggrave; la somnolence s'accentue; des tremblements musculaires se manifestent dans la langue et les mains principalement; ils peuvent gagner les membres qui deviennent le siège de convulsions. La déchéance se montre à d'autres signes : à des gangrènes localisées, au gonflement des lèvres, qui laissent couler la salive.

La nutrition est atteinte, le corps s'émacie; désormais la lutte sera courte. L'inanition, avec la faiblesse qu'elle entraîne, et la léthargie sont bientôt les seules maîtresses, et le sujet passe de l'épuisement et du sommeil à la mort, sans secousses. Parfois il peut mourir dans un accès convulsif.

Telle est la maladie du sommeil. Sa durée est variable : quatre ou cinq mois dans les cas rapides, deux ou trois ans dans les cas lents. La guérison est infiniment rare.

Quelle est la cause de ce fléau? Les nègres ont leur théorie, enfantine, naturellement. Les Drs Corre et Colmète l'attribuent à une lésion du cerveau et de la moelle. Le docteur anglais P. M. Manson considère le mal comme une sorte de filariose; MM. Cagigal et Lapierre (de Coïmbre) croient en avoir trouvé le bacille. Le Dr Castellani, envoyé par l'Angleterre en Ouganda, a trouvé lui aussi un microbe, non point un bacille, mais un streptocoque. En somme on ne sait rien de précis.

On commencera donc par essayer d'empêcher la propagation de l'épidémie; les bactériologistes verront ensuite ce qu'ils peuvent faire pour la traiter; car jusqu'ici, on ne connaît point de traitement efficace, certain. Après quoi, l'on verra à s'expliquer le mode de propagation du fléau. Les naturalistes et les microbiologistes ont du pain sur la planche; et le jour où ces problèmes seront résolus, les Écoles de médecine tropicale, comme on vient d'en créer à Londres et à Liverpool, auront fait de la bonne besogne pour l'humanité.

Les Examens littéraires en Chine.

On sait l'importance qu'ont en Chine les examens littéraires; c'est eux qui donnent accès aux plus hautes comme aux plus modestes fonctions officielles. Une des clauses du dernier traité de paix stipulait la suppression temporaire des examens dans les provinces où avait sévi la fureur des Boxers. Les lignes suivantes donnent un aperçu de ce que sont ces examens.

Il existe en Chine trois degrés d'examens littéraires. Ceux du premier degré ont lieu, tous les ans, d'abord devant le sous-préfet, dans la sous-préfecture où sont domiciliés les candidats, et, ensuite, devant le préfet, dans la préfecture où se rend également un examinateur provincial, qui, choisi parmi les membres de l'Académie suprême des Han-Lin et délégué par l'empereur, juge en dernier ressort. Les élus deviendront *Siou Tsaé*, titre équivalent à celui de bachelier en France.

Les examens du second degré n'ont lieu que tous les trois ans, dans la capitale de chaque province. A la septième lune de l'année fixée, tous les bacheliers de l'empire sont présents dans la capitale de leurs provinces respectives. Après avoir passé d'abord un examen d'admissibilité au concours, ils subissent l'examen définitif, celui dont les vainqueurs deviendront licenciés. Deux cents seulement, sur dix à quinze mille, recevront ce titre, ambitionné par tous ceux qui veulent faire leur carrière dans la hiérarchie officielle. Le concours a lieu dans un immense bâtiment qui renferme assez de chambres pour en fournir une à chacun des concurrents.

Depuis le septième jour de la huitième lune, les examinateurs sont installés dans leurs loges, situées dans le centre du bâtiment ; tout autour du lieu sacré, des postes de surveillants sont placés. Dans la cour sont entassés les objets d'installation des candidats.

Au grand matin du huitième jour, le gong retentit. Quatre ouvertures livrent passage aux étudiants appelés tour à tour pour recevoir des cahiers blancs. Devant les portes, des mandarins, en mission d'inspection, immobiles, assis sur des coussins rouges, regardent défiler toute cette jeunesse.

L'appel terminé, les derniers admissibles entrés, on ferme les portes, qui sont scellées aussitôt par le gouverneur de la province. Chacun va passer trois jours dans son étroite cellule. Après avoir été ainsi enfermés à trois reprises — c'est-à-dire neuf jours en tout — et fait trois compositions écrites sur des sujets de littérature, histoire et philosophie de Confucius, les candidats sortent de leur prison.

Les voilà donc libres, et le rôle des examinateurs commence. Autrefois, les manuscrits étaient recopiés par des écrivains recrutés spécialement pour cette mission, pour qu'on ne pût en reconnaître l'écriture; aujourd'hui, une nouvelle loi a supprimé la copie et ordonne que les compositions soient présentées telles qu'elles sont aux juges, en pliant toutefois le papier et en le cachetant en partie, de façon que le nom de l'auteur soit ignoré.

Les examinateurs subalternes, choisis parmi les sous-préfets, font un premier triage; puis ils remettent les manuscrits réservés, avec leurs notes, aux examinateurs généraux.

Ces derniers, au nombre de deux seulement, nommés directement par l'empereur, ont à juger définitivement et choisissent les deux cents élus.

Lorsque la liste est arrêtée, des copistes portent le nom des heureux sur de grands papiers jaunes,

affichés sur l'espèce d'arc de triomphe qui s'élève devant la porte principale de l'édifice. En même temps des expéditions sur papier rouge sont envoyées aux familles intéressées. On les reçoit au bruit des canons ou des pétards, et des cierges sont allumés ce jour-là devant les tablettes des ancêtres, qui prennent part au bonheur de leur descendance.

Les affiches jaunes relatent d'abord le nom du dernier reçu; puis celui de l'avant-dernier, et ainsi de suite, jusqu'au premier. L'émotion du public va ainsi en croissant, et la proclamation du premier est saluée par les acclamations de la foule.

On fixe alors un jour pour réunir ces nouveaux élus. Arrivés à l'Université, ils se prosternent devant leur grand maître Confucius; puis ils vont en corps remercier les examinateurs. Le délégué impérial donne un dîner à l'Université en leur honneur.

Après y avoir assisté, chacun regagne sa demeure où un autel est dressé devant lequel il salue le ciel, la terre et les ancêtres. Pendant les trois jours qui suivent, les lauréats se promènent en ville, escortés des musiciens et des porte-bannières, se rendant chez les parents et les amis pour leur annoncer la bonne nouvelle. Ces trois jours sont pris par des félicitations et des banquets.

Les examens du troisième degré ont également lieu tous les trois ans, généralement au printemps de l'année qui suit les examens du second degré.

C'est à Pékin que tous les licenciés de l'empire doivent se présenter; ce concours, quoique plus difficile, ressemble à celui du second degré; les élus prendront le titre de docteur.

Les vainqueurs subissent encore un examen définitif devant l'empereur dans le palais impérial; les quatre premiers sortants sont décorés d'un ruban rouge croisé sur leur tunique et de fleurs dorées au rebord de leur chapeau. Puis ils sont reconduits en grande pompe à travers la capitale.

Ces quatre élus sont nommés sur le champ membres de l'académie des Han-Lin; les autres sont désignés pour différents postes, suivant leur numéro de classement. Aucun Chinois ne peut devenir grand secrétaire d'État ou membre du Conseil impérial sans être membre de l'académie des Han-Lin.

Ce concours aura lieu dans la province de Honan, au printemps prochain, parce qu'à Pékin, le bâtiment affecté à ces examens, endommagé pendant les derniers événements, nécessite de grandes réparations; puis la province du Tcheli, ayant été le foyer des Boxers, ne doit pas avoir d'examens.

Camillo Sitte. — *L'Art de bâtir les villes*. Notes et réflexions d'un architecte, traduites et complétées par Camille Martin. Un volume in-8° avec dix-sept dessins à la plume, de Pützer, Bernoulli et Hindermann, 106 plans de villes et 4 planches hors texte. Paris, librairie Renouard, H. Laurens, éditeur. Genève, Ch. Eggimann et Cie, 1903. 7 fr. 50.

M. Sitte, architecte et directeur de l'Ecole impériale et royale des arts industriels à Vienne, a, le premier, tenté de faire revivre l'art de bâtir des villes. Le succès obtenu par son ouvrage auprès du public allemand (trois éditions successives) l'engagea à le faire connaître ailleurs, et c'est à ce dessein qu'il chargea M. Camille Martin du soin d'en préparer une édition française. Celle-ci a été soigneusement remaniée et débarrassée des exemples d'un intérêt trop exclusivement viennois ou allemand. Les illustrations ont été dessinées spécialement pour l'édition française et les plans des villes ont été revus et complétés.

Dans la première partie de son *Art de bâtir les villes*, M. Sitte, après avoir constaté combien les villes modernes se développent d'une façon peu artistique, cherche à expliquer l'attrait qu'exercent sur nous les cités du passé. Il nous démontre, au moyen de nombreux exemples, que les villes pittoresques qui nous charment encore aujourd'hui n'ont point poussé complètement au hasard, mais que leurs habitants, guidés par une tradition vivante, les ont construites en obéissant, peut-être sans le savoir, à certains principes d'art.

L'auteur ne se contente pas de critiquer les méthodes actuelles, mais il montre comment l'on pourrait imiter à nouveau les modèles des anciens, non pas en faisant des copies consciencieuses, mais en examinant ce qu'il y a d'essentiel dans leurs créations et en l'adaptant aux circonstances modernes.

Ces conseils ont été écoutés, et la vue des plans de villes projetés et exécutés pendant ces dernières années et que le traducteur a joints à l'édition française forceront les esprits les plus sceptiques à reconnaître qu'il n'est pas du tout nécessaire de projeter les plans des villes modernes de la façon machinale usitée de nos jours.

Ce volume envisage une question certes bien actuelle sous un jour très nouveau. Il n'intéressera pas les seuls spécialistes, car l'art de bâtir les villes est vraiment le plus populaire de tous les arts, celui dont les manifestations ont le plus d'influence sur la vie de tous les instants.

G. Fraipont, professeur à la Légion d'honneur. — *L'Auvergne*. Texte et dessins de l'auteur. 1 vol. grand in-8° avec 125 dessins inédits. Broché : 10 francs, relié : 13 francs. (H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon, Paris.)

La collection des *Montagnes de France* s'enrichit cette année d'un nouveau volume consacré à l'*Auvergne*. M. G. Fraipont y a retrouvé à la fois sa verve d'écrivain et d'illustrateur. Par ce temps d'amour exagéré des reproductions photographiques on éprouve un véritable plaisir à voir le crayon d'un homme de valeur interpréter les sites les plus jolis, les vues les plus typiques de ce beau coin de France qui s'appelle l'*Auvergne*.

M. Fraipont nous conduit à Riom, Clermont-Ferrand, Volvic, Thiers, Montbrison, Royat, au Puy de Dôme, au Mont-Dore, à la Bourboule, au Sancy, à Issoire, au Puy, à Saint-Flour, Garabit, Murat, Aurillac, Vichy, etc.

Nous avons en lui un guide précis, un historien informé, un compagnon spirituel et jamais ennuyeux.

Rappelons que ce volume est le troisième de la collection les *Montagnes de France*, les deux précédents parus sont : *Les Vosges* et *Le Jura*. L'Académie française, en attribuant un prix Montyon au *Jura* de M. G. Fraipont, a voulu donner à l'auteur une marque de l'estime dans laquelle elle tenait cette collection.

Le R. P. Piolet, avec la collaboration de toutes les sociétés de Missions. — *La France au dehors*. — *Les Missions catholiques françaises au* XIXe *siècle*. — *Tome II. Abyssinie, Inde, Indo-Chine*. — *Tome III : Chine et Japon*. Librairie Armand Colin. Paris, 5, rue de Mézières. Prix : 12 francs le volume.

Lorsque parut le premier volume de ce grand et bel ouvrage, nous l'avons signalé à nos lecteurs, car nous savions d'avance qu'il leur plairait de lire un livre relatant les services rendus par nos dévoués missionnaires à la cause de l'expansion française. Le bien que nous avons dit alors du volume qui avait trait aux Missions d'Orient, nous devons le redire des volumes suivants qui, par leur texte intéressant et par leur abondante illustration photographique, ont leur place marquée dans la bibliothèque de tous ceux qui applaudissent au courage et à l'abnégation de nos missionnaires français, et qui apprécient leur œuvre salutaire d'apostolat chez les peuplades les plus sauvages et les plus dégradées.

La Chasse au Sanglier en Algérie.

En ce moment, on se porte beaucoup vers l'Algérie, qui devient une station d'hiver de plus en plus à la mode. Ce mouvement est favorisé par l'intelligente initiative du Comité d'hivernage algérien, qui a eu l'heureuse idée d'organiser, — entre autres attractions spécialement destinées aux visiteurs étrangers, — de grandes battues de panthères et de sangliers.

Quelques conseils pratiques au sujet de ces chasses ne leur seront pas inutiles.

MŒURS DU SANGLIER

Devenu rare en Europe, le sanglier est resté encore très commun dans tout le nord de l'Afrique, depuis le Maroc jusqu'en Egypte, et depuis le littoral jusqu'au Sahara. Les deux localités les plus méridionales de nos possessions où il ait été signalé sont : dans le Sahara algérien, la forêt de Chegga, à une étape au sud de Biskra ; et, dans le sud de la Tunisie, les oueds Zess et Oum-es-Essar.

Au nord de ces limites extrêmes, il abonde partout où il y a de l'eau et des fourrés étendus. Il est même si commun et vit en troupes si nombreuses, qu'il occasionne des dégâts énormes dans les champs cultivés où il s'introduit. Aussi, les Arabes le considèrent-ils, avec raison, comme un animal nuisible et, lorsqu'ils lui donnent la chasse, c'est surtout pour le détruire ; car ils dédaignent sa chair, et quant au produit de la vente, c'est tout au plus si un sanglier du poids de 150 à 200 kilogrammes rapporte 20 francs.

Le sanglier d'Afrique ne constitue pas une race ou une espèce particulière. Il y en a, comme en Europe, deux variétés : le sanglier des marais et celui des forêts sèches ; seulement, en Afrique, le sanglier des marais est d'un tiers moins gros que celui des forêts sèches, alors que c'est tout le contraire en Europe.

L'un et l'autre se chassent de la même manière.

Pendant, le jour, le sanglier reste couché dans sa *bauge*, pour l'emplacement de laquelle il choisit les endroits les plus sombres et les lieux humides, voisins de mares où il peut aller prendre son *souil*, c'est-à-dire se rafraîchir lorsqu'il a trop chaud. En été, il se rapproche davantage de la lisière des forêts, tandis qu'en automne et en hiver, il se retire dans leurs profondeurs.

Ce n'est que le soir qu'il sort de sa bauge pour aller chercher sa nourriture.

Ces circonstances montrent combien les conditions de la chasse au sanglier peuvent être différentes, suivant qu'elle est effectuée le jour ou la nuit, par des chasseurs isolés ou au moyen de battues.

CHASSEURS ISOLÉS

Lorsque des chasseurs, en nombre restreint, veulent forcer la bête en plein jour, cela demande un grand train de vénerie, car on doit d'abord la faire attaquer dans les bois par des chiens courants ; puis, quand elle est lancée en plaine, envoyer contre elle des lévriers qui l'occupent, tandis que des bouledogues viennent la *coiffer*, c'est-à-dire la tenir fortement par les oreilles, pendant que le chasseur la tire avec un fusil chargé à balle, ou qu'il vient lui enfoncer un coutelas, ou toute autre arme blanche, au défaut de l'épaule.

Mais la plupart des chasseurs se bornent à faire attaquer le sanglier dans sa bauge par de forts mâtins, et à le tirer dès qu'ils l'aperçoivent.

Lorsqu'il est trop difficile d'atteindre le sanglier dans ses retraites, à cause du sol mouvant où il vit, on incendie les roseaux et les broussailles qui les entourent. Les sangliers, effrayés par le feu, se hâtent de débucher dans la plaine environnante, où les attendent les chasseurs.

CHASSE EN BATTUE

Quand beaucoup de chasseurs se trouvent réunis, et disposent de traqueurs et de rabatteurs, on peut alors organiser une grande battue de sangliers, en entourant d'une chaîne continue de tireurs une localité où l'on a constaté la présence de ces animaux.

Les traqueurs et les rabatteurs frappent dans les fourrés avec des bâtons et des perches. Les chiens les accompagnent et ont assez de flair pour les guider vers la bauge.

Le cercle dans lequel le gibier se trouve enfermé se retrécit peu à peu, jusqu'à ce qu'il se présente une occasion de tirer l'une ou l'autre des bêtes au moment où elles veulent s'échapper hors de cette enceinte mouvante.

M. Constant Améro décrit ainsi une de ces grandes battues, faite par des Arabes :

« Aux cris des hommes, aux aboiements des chiens, le sanglier se montre un peu hésitant tout d'abord. Mais bientôt, harcelé de toutes parts, il se décide résolument à faire tête à ses adversaires. Les chasseurs montés le voient venir à eux. Grâce à la souplesse de leurs chevaux, ils voltigent autour de lui, l'irritent, s'élancent à sa rencontre, essayent de l'intimider et de le faire reculer ; puis, brusquement, à quelques pas de la bête, qui s'est arrêtée soudain, toute disposée à éventrer le premier cheval qui se trouvera à la portée de ses défenses, ils tournent bride lestement et se jouent de la fureur du monstre.

« Ils ne se décident guère à tuer le sanglier que lorsqu'ils le voient près de gagner un bois voisin.

« L'animal, entouré d'une ligne de feu, ne sait plus dans quelle direction s'échapper ; autour de lui, resserrant leur cercle, les chasseurs déchargent leurs armes, en poussant des cris gutturaux ; le tumulte devient indescriptible. Enfin, le sanglier se décide : il fond sur un cavalier isolé ; mais le chasseur, qui a vu le péril, s'est écarté vivement ; les défenses de l'animal frappent dans le vide, tandis que les balles pleuvent sur lui de toutes parts... Il s'affaisse alors sous les coups, à moins qu'il n'ait encore assez de force pour gagner, tout sanglant et mutilé, un fourré où ses ennemis ne pourront pas pénétrer. »

Les Arabes préfèrent, d'ordinaire, pour détruire ces animaux, leur donner la chasse, après une journée de grande chaleur, par une nuit claire, lorsque la lune brille. C'est alors, en effet, qu'ils ont le plus de chances de rencontrer les sangliers en maraude. Ils emploient, pour cette chasse, des lévriers ou, à défaut, des chiens kabyles. Mais il n'est pas inutile de faire remarquer ici, que ceux-ci n'ont ni assez de poids, ni assez de force musculaire, ni assez de ténacité de mâchoire pour attaquer le sanglier avec succès. Aussi sont-ils fréquemment décousus par leur redoutable adversaire.

RECOMMANDATIONS

La présence des sangliers se reconnaît aux dégâts qu'ils occasionnent, à leurs fumées, et aussi aux sillons qu'ils creusent dans le sol. Ils ne fouillent pas çà et là, comme les cochons, mais toujours en ligne droite et plus profondément. Le sillon qu'ils tracent ainsi étant de la largeur de leur tête, les chasseurs peuvent aisément se rendre compte de la taille du sanglier dont ils découvrent la trace, d'après la largeur de celle-ci.

La chasse au sanglier n'est dangereuse que pour ceux qui ne connaissent pas suffisamment les habitudes de l'animal.

Il faut tout d'abord se rendre compte que, malgré son air lourd, le sanglier court avec un grande rapidité.

D'autre part, il va en ligne droite, sans se détourner pour courir sur le chasseur, si celui-ci a la précaution d'éviter sa rencontre. Mais il ne se détourne pas non plus de son droit chemin si, fuyant devant les chiens de chasse, il rencontre un homme en face de lui ; il renverse l'imprudent, le blesse cruellement d'un coup de boutoir, lui passe sur le corps et continue sa route.

Les femelles et les jeunes qui le suivent jusqu'à l'âge de près de trois ans, se bornent généralement à fuir ou à faire fort contre les chiens qu'ils estropient très souvent. Cependant, il arrive qu'une laie accompagnée de ses marcassins se jette avec fureur sur le chasseur qui lui donne des craintes pour sa progéniture, et alors elle est extrêmement dangereuse.

Lorsqu'un mâle de trois ans et au-dessus est seulement blessé par le chasseur, il devient furieux ; quelque éloigné que soit son ennemi, il perce droit à lui au travers de la meute qui le harcèle, éventre tous les chiens qui sont à sa portée, et fond sur le chasseur pour se venger. Toutefois, si l'on parvient à éviter son premier choc, il est rare qu'il revienne sur ses pas.

Le sanglier est surtout à redouter lorsqu'il est âgé de trois à cinq ans, parce qu'alors ses défenses ont atteint leur plus grand développement et sont devenues tranchantes ; au contraire, lorsque le sanglier est plus âgé, les pointes de ses défenses se recourbent vers l'œil et coupent moins. Mais alors, il foule du boutoir si terriblement fort, que ses coups sont souvent plus funestes que ses incisions.

Paul Combes.

L'Expédition aérostatique du Sahara.

Est-il possible de faire franchir le Sahara à un ballon? Est-il possible de lancer, de Gabès, un aérostat et de le voir descendre à Timbouctou? Tel est le problème auquel s'est attaqué depuis quelques années l'officier distingué qui a pris pour pseudonyme Léo Dex. L'essai tenté par lui, dernièrement, n'a pas réussi. Mais cet insuccès, dû à des causes occasionnelles, n'infirme pas cependant la théorie qui prétend que les vents alizés qui soufflent, à certaines époques, au-dessus du Sahara, doivent donner à un aérostat la direction voulue.

Le comte Georges de Castillon de Saint-Victor et l'auteur de cet article s'embarquèrent à Marseille le 31 décembre de l'année dernière, à midi. Nous nous nous rendions à Gabès pour y tenter des expériences aérostatiques.

A bord du *Félix Touache* se trouvaient également M. Quentin-Bauchard, conseiller municipal de Paris, et son fils, ainsi que M. André Legrand, membre de l'Aéro-club. Ces messieurs se proposaient d'assister aux expériences de Gabès, non pas en curieux, mais en acteurs. Effectivement leur concours, des plus éclairés et des plus actifs, nous fut aussi précieux que leur société nous était agréable.

A Tunis la belle, première escale, succédèrent : Sousse aux hauts remparts crénelés, à la si curieuse Casbah, caserne de tirailleurs dont la salle d'honneur est un véritable musée contenant de merveilleuses mosaïques; Sfax, dont les environs ne sont que plantations d'oliviers, coin du désert commençant, conquis par une intelligente et méthodique colonisation, ce que nous permit de constater une solide automobile, mise gracieusement à notre disposition par l'aimable directeur du service de ces véhicules bien modernes qui, par El-Djem aux superbes ruines romaines, relie Sfax à Sousse, — 88 kilomètres — en 4 heures.

LE GONFLEMENT DU LÉO DEX.

D'après une photographie de M. Léo Dex.

Le lendemain, le *Félix Touache* mouillait en rade de Gabès. Mais la voiture à hydrogène qui devait servir au gonflement des ballons, se trouvait en retard de cinq jours sur nous : on avait dû en effet la débarquer à Sfax d'où, par étapes de terre, elle gagnait Gabès; d'autre part, la mer était un lac paisible. Le commandant du paquebot, un savant doublé d'un excellent marin, se montrait le plus aimable des « Maîtres après Dieu à bord »; aussi, après une courte prise de terre à Gabès, poussâmes-nous jusqu'à Tripoli, toujours à bord du *Félix Touache* qui devait également nous en ramener.

En passant, nous apercevons de loin, — oh! de très loin, la faiblesse des fonds ne permettant pas d'en approcher, — Djerba, fameuse dans l'antiquité grecque sous le nom d'île des Lotophages, un immense radeau à l'ancre qui est un jardin. Enfin nous voici à Tripoli, pour une escale de huit heures seulement.

A travers les rues étroites, si orientales, de la grande cité du désert, deux fiacres cahotants nous véhiculent à toute allure; puis nous parcourons l'oasis

immense aux palmiers élancés, et brusquement devant nous, à perte de vue, se déploie le désert, un désert absolu : des sables sans une touffe de végétation, avec, à l'horizon, un fond d'âpres montagnes aux lointaines silhouettes mornes.

Une caravane passe, bêtes et gens fatigués, aspirant aux douceurs de la splendide oasis; une batterie d'artillerie turque, d'allure martiale, nous frôle. Curieusement, nous en analysons les détails. Hélas! ces détails rappellent plus le dénuement du désert que la richesse de l'oasis.

Nous revenons, et, en passant, visitons un véritable jardin des Hespérides, avec ses orangers et ses citronniers chargés de fruits. Le locataire de ce paradis, un Turc, fort civilisé heureusement, admoneste sévèrement notre guide, car en flânant nous avons, tout à fait inconsciemment, à la vérité, jeté un regard indiscret à travers les fenêtres de son harem.....

Le surlendemain, nous étions de retour à Gabès et y débarquions, définitivement cette fois.

Gabès, la ville européenne, a fort bon air. Un homme s'est trouvé, le général Allégro, qui a étendu sa main puissante au-dessus des marais sur l'emplacement desquels s'élève aujourd'hui ce port du désert, et en peu d'années Gabès, sous l'effort de la volonté de cet homme, a surgi de terre. Autour de la jeune cité européenne se presse un chapelet d'oasis dont la plus grande, Menzel, à elle seule, par son pittoresque, sa luxuriance, les ravinements grandioses de l'oued qui la traverse, vaut de s'embarquer pour une excursion dans le sud tunisien.

LA NACELLE DU LÉO DEX.

D'après une photographie de M. Léo Dex.

De ce chapelet d'îles du Sahara fait partie l'oasis de Metrech dont la source d'alimentation, parfaitement dégagée, allait être utilisée pour fournir l'eau nécessaire à la fabrication de l'hydrogène des ballons. Un camp temporaire qui, du nom de la source, s'appela camp d'Aïn-Zérig, y fut installé, et le matériel aérostatique amené de France s'abrita sous ses tentes.

Les six jours suivants se passèrent en préparatifs. Chaque matin et chaque après-midi était lancé de Gabès un ballon pilote en papier, mais malheureusement aucun d'eux ne prenait la direction du Sahara central, de ce Sahara central dont les vents alizés, réguliers à cette époque de l'année, conduiraient à coup sûr vers Timbouctou les aérostats, mais qu'il fallait leur faire gagner sur les ailes d'un vent temporaire du nord ou du nord-est.

Enfin le 14 janvier, une brise portant à peu près, mais à peu près seulement, dans la direction désirée, se leva, et l'*Éclaireur*, le plus petit des deux ballons, lui fut confié.

A quatre heures du soir l'*Éclaireur* s'envolait du camp d'Aïn-Zérig, traînant sur le sol aride du bled son long guide-rope d'acier, appareil automatique par excellence pour équilibrer les ballons. Jusqu'à la tombée de la nuit des cavaliers suivirent l'aérostat. Ils le virent traverser sans encombre un groupe de palmiers, puis un petit bois d'oliviers; le câble à la traîne glissait aisément parmi les frondaisons, sautant d'une palme ou d'une branche à la voisine.

Les cavaliers ne poussèrent pas au delà de l'oliveraie.

De l'autre côté du petit bois, l'*Éclaireur* allait se trouver en partie abrité de la brise par les hautes palmeraies d'une oasis voisine; comme de plus, durant la nuit, la brise devint insensible, il resta jusqu'au matin à peu près immobile en ce lieu.

A l'aurore, les Arabes aperçurent la machine aérienne, et, en véritables enfants plutôt qu'en malfaiteurs, ils coururent la saisir par son fil d'acier à la traîne. A grand'peine ils étaient parvenus à l'amener à terre quand des spahis bleus surgirent du sommet de l'éminence voisine. Les Arabes, se sentant en faute, disparurent comme par enchantement, et le ballon, déjà blessé par eux malheureusement, resta à la garde des spahis, toujours immobile faute de vent.

Prévenus, nous arrivions quelques heures plus tard. La brise alors à nouveau se levait. Après une courte délibération il fut décidé de rendre son essor à l'*Éclaireur*, bien qu'il parût assez malade et le fût réellement plus encore que nous ne le supposions.

Et le brave ballon, aux trois quarts dégonflé, continuant à perdre son gaz par ses blessures, reprit son vol, enlevant les deux tiers de son guide-rope, grâce à ses voiles inclinées qui, sous l'effort du vent, faisaient de lui un gigantesque cerf-volant.

Il continua ainsi plusieurs heures durant, mais de plus en plus dégonflé, il devait fatalement périr à la première faiblesse de la brise qui le portait.

Son naufrage eut lieu dans la propriété d'un Italien près des sources de l'oued Beni-Ahmed. Cet oued, à l'exemple de la plupart des ouadi tunisiens,

coule — quand son lit toutefois n'est pas à sec — entre des falaises escarpées. Ayant descendu le premier escarpement, l'*Éclaireur* se trouva abrité du vent, et étant donné qu'à cet instant il ne se soutenait plus qu'à la façon d'un cerf-volant, il s'effondra « comme une pierre », rapporte l'Italien témoin de son naufrage.

Le lendemain, 16 janvier, un vent franchement favorable soufflant, le *Léo Dex* à son tour fut lancé.

Son odyssée devait être fort différente, sinon au point de vue de la durée, du moins au point de vue de la longueur du chemin parcouru.

Il partit à fière allure dans la direction du sud-ouest, à trois heures du soir.

Une heure plus tard, et à 25 kilomètres du camp d'Aïn-Zérig, il rencontrait les monts Matmata, barrière granitique recouverte d'une mince couche de terre sablonneuse hérissée de roches. Il les franchit sans incident et se perdit dans le lointain du sud-ouest aux yeux des spahis rouges lancés à sa suite et qui, non sans efforts, étaient parvenus bien après lui sur l'une des crêtes des monts.

De l'autre côté de cette barrière rocheuse l'aérostat traverse une région à la surface de laquelle poussent encore de-ci de-là de maigres touffes d'herbes. A la limite de ce bled et des sables du grand Erg qui lui succède dans le sud, s'était établi un campement d'Arabes nomades.

A la tombée du crépuscule, le *Léo Dex* faisait serpenter l'extrémité basse de son guide-rope parmi leurs tentes.

LE LÉO DEX PREND SON ESSOR.

D'après une photographie de M. Léo Dex.

Continuant à une allure comprise entre 4 et 5 lieues à l'heure, il mettait toute la nuit à traverser cette région du Grand Erg, aux dunes immenses dont quelques-unes atteignent près de 300 mètres de hauteur, l'une des contrées les plus deshéritées, les plus désertiques du désert Sahara.

Malheureusement pour l'expérience tentée au moyen du *Léo Dex*, le vent qui, pendant trois jours devait invariablement souffler du nord-est à Gabès, tournait peu à peu à l'est au-dessus des sables du Grand Erg et rejetait l'aérostat vers le Sahara algérien.

Au matin, il était sorti du sud tunisien et sa marche, désormais parallèle à l'équateur, ne tendait plus vers ce Sahara central, région des alizés, où aurait dû le conduire le vent temporaire du départ.

Parcourant les régions moins désertiques du Sahara constantinois, il franchit la vallée de l'Igharghar, et vers midi atteignit le Sahara de la province d'Alger.

Là, définitivement, le vent du nord-est au départ, mué ensuite à l'est, l'abandonna; il remonta franchement vers le nord, vers les contrées peuplées.

Sur l'oued Djedi, au soir, des Arabes l'aperçurent. Le calme des airs qui accompagne ordinairement la chute du jour, rendait sa capture relativement aisée, ils l'arrêtèrent, vaillant encore, en train d'entamer, peut-être même de dépasser sa septième centaine de kilomètres.

A Gabès on était persuadé que la brise du nord-est, en ce lieu, si persistante, avait conduit l'aérostat jusqu'au Sahara central. On s'étonnait peu de ne point recevoir de ses nouvelles et nous mettions à profit nos loisirs pour parcourir les environs, aller du haut du djebel Dissa, contempler l'admirable panorama des chotts, ces curieux lacs salés, desséchés, à fond de boues amères, à plancher de sel presque pur, qui à l'ouest de Gabès, couvrent d'immenses superficies et de loin se détachent sur le jaune des sables en une teinte d'un vert foncé qui n'est ni un vert de végétation ni un vert d'eau.

La surprenante nouvelle de la remontée vers le nord du *Léo Dex*, reçue, nous reprîmes le chemin de la France, en partie par terre cette fois.

Un service régulier d'automobiles nous conduisit à Soussse, d'où nous poussâmes, par voie ferrée, une pointe jusqu'à Kairouan, la cité sainte.

Kairouan, par malheur, était sous la pluie; l'oued débordé, transformait en lac, de peu de profondeur, à la vérité, les abords de la fameuse mosquée du Barbier, fameuse surtout par le tombeau de ce figaro du Prophète, devenu marabout lui-même pour avoir donné ses soins au système pileux de Mahomet.

Ce tombeau, dans son genre, est une merveille; des tapis anciens, de toute beauté, y voisinent malheureusement, avec de vulgaires boules en verre colorié, dites de jardin, apportées là en ex-voto par la vénération des fidèles. Dans la ville, vrai marécage ce jour-là, une voiture invraisemblable, nous conduisit à la Grande Mosquée, imposante d'aspect, aux colonnes de marbre, dont quatre forment un groupe au travers duquel on ne saurait passer si on n'a fait le pèlerinage de La Mecque. La chose se vérifie pour nous : notre thorax se

ITINÉRAIRE SUIVI PAR LE LÉO DEX.

refusa obstinément à se comprimer assez pour nous permettre de nous glisser entre les colonnes saintes.

Le surlendemain nous retrouva à Tunis en l'agréable et instructive compagnie du colonel Marchand, de passage comme nous.

LÉO DEX.

Croquis californiens *(suite[1])*.

A SAN FRANCISCO. — SCÈNE DE BAR.

SEPT heures du soir; dans Market street. — L'immense artère roule un flot pressé de piétons et de cars bondés jusque sur les marche pieds. Au-dessus d'une large porte cochère, des lettres de feu s'éteignent et s'allument écrivant : « Modern Bar »; des gens entrent et sortent, tous semblables entre eux, mêmes joues rasées, même complet noir correctement coupé, même petit chapeau rond vissé sur la tête, le cigare aux lèvres. Suivons ce gentleman qui entre.

Une salle étroite, mais profonde, inondée de lumière, avec les murs lambrissés à mi-hauteur, tapissés ensuite de linoléum gaufré en losanges dorés. A droite, s'allonge un comptoir massif en bois rouge verni, très haut, garni de tringles nickelées. Au milieu du comptoir quelques assiettes de pommes de terre frites, de sandwichs, d'olives, d'anchois, de petites galettes salées, tout ce qui peut vous inviter à boire. En arrière, contre les glaces de la muraille, des bouteilles de tous les calibres, de toutes les teintes, étagées sur plusieurs rangs. Entre elles et le comptoir, quatre garçons imperturbables, habillés de vêtements de toile blanche immaculés, tout comme un patissier de France de la bonne école, fabriquent, avec de grands mouvements de bras, des cocktails aux goûts des clients : whisky, vermouth, cognac, gin, rhum, bisco, brandy, curaçao; quelle que soit l'essence demandée, ils l'ont, ou s'ils ne l'ont pas, agissent comme s'ils l'avaient. Quelques hommes, les coudes sur le bois, attendent leurs verres, puis les vide d'un trait et sortent, d'autres encore et encore de nouveaux; la porte claque continuellement.

A gauche, deux rangées de petites tables, la plupart inoccupées; quelques consommateurs, des étrangers nouvellement débarqués certainement — sans quoi ils seraient debout devant le comptoir — causent paisiblement en face des verres vides. L'air est épais et chaud.

Notre homme s'est accoudé et a demandé d'une voix cassée : « Gin coktail, please »; et, le regard fixe, immobile, les pommettes enluminées, il contemple impassible la confection du breuvage; dans un grand verre sans pied du sucre en poudre, de la glace pilée, deux gouttes d'angoustour, deux doigts d'eau-de-vie quelconque, un doigt de gin, un morceau de peau de citron ; puis le garçon, avec l'air de remplir un sacerdoce, agite vivement cette mixture entre deux verres renversés l'un contre l'autre, une serviette faisant joint, et la sert toute mousseuse encore à travers un filtre. D'un trait l'homme, le coude haut, avale son cocktail, replace le verre devant lui, et sans payer se dirige vers la porte d'un pas raide et automatique. Qui est-ce? A San-Francisco le commerçant, l'employé de bureau, l'artisan, l'ouvrier, le patron, le journaliste et le crieur de journaux sont identiques : le travail terminé, même vêtement, même chaussure, même chapeau, même coupe de cheveux, pas de barbe; il est impossible de savoir qui vous coudoie. Mais le garçon du bar ne se fait pas cette question, d'un geste rapide il étend le bras au-dessus du comptoir et saisit le bonhomme par la manche :

« Pay forty cents, sir (payez quarante cents, Monsieur), lui dit-il en même temps.

— No! » répond l'autre, qui s'est arrêté et ne cherche pas à faire lâcher prise à la main qui le retient.

Pan! le garçon, qui a lâché sa serviette et pris sous le comptoir un bâton identique à ceux des policemen, lui en frappe un coup énergique dans le creux de l'estomac : « Ouf! » fait l'ivrogne en creusant la poitrine sous le choc, mais il ne bouge toujours pas.

« Pay forty cents!

— No! »

Le malheureux n'a pas fini d'articuler qu'il reçoit sur la mâchoire un coup de gourdin appliqué d'une main énergique. Cette fois, il a compris; d'une main, il se tient la figure endolorie, de l'autre, il tire deux piécettes et les dépose tranquillement sur le comptoir; après quoi, lâché par le garçon, il sort aussi raide qu'il est entré.

Dans le bar, personne ne s'est ému, et, pendant que ce malheureux alcoolique va promener son petit chapeau rond et son veston de la Belle-Jardinière devant un autre comptoir, le barman reprend la confection de ses cocktails avec autant de calme que s'il avait simplement ouvert la porte à ce client entêté.

R. B.

1. Voir *A travers le Monde*, 1902, n° 48, p. 377; n° 49, p. 385; n° 50, p. 397.

Inquiétudes sur le sort du Baron Toll demeuré aux Régions arctiques.

Nous rappelons à nos lecteurs que le baron Toll, parti de Saint-Pétersbourg, le 20 mai 1900, à bord du *Zaria* pour explorer les régions arctiques, a donné de ses nouvelles, au commencement de l'année 1902, par un courrier qu'il avait expédié lui-même d'Adjergaidak, sur le continent. Dernièrement, quelques-uns des membres de l'expédition dirigée par ce hardi explorateur russe, viennent de rentrer à Saint-Pétersbourg, après deux ans et demi d'absence. Ce sont : le lieutenant Matisen, commandant le *Zaria*; le lieutenant Koltchak et neuf hommes de l'équipage de ce yacht. Le lieutenant Matisen a fait à un rédacteur de l'organe russe *Petersbourgskia Viedomosti* le récit suivant, que nous avons résumé.

Le docteur Walter qui, l'on s'en souvient, est mort subitement pendant l'hiver de 1901-1902, alors que le *Zaria* était mouillé dans la baie de Nerpitcha, sur le littoral de l'île Kotelnyi, a été remplacé par un médecin de Iakoutsk, le Dr Katin-Iartsev.

Après avoir expédié le courrier mentionné plus haut, le baron Toll a rejoint son yacht par la glace en explorant la grande île Liakhoff, ainsi que les îles Stolbovyï et Belkoff. Le 24 avril, il était rentré à bord du *Zaria*.

Le 11 mai suivant, le savant Bialynitskii-Biroùlia partit avec trois membres de l'expédition pour l'île de la Nouvelle-Sibérie.

Le 5 juin, le baron Toll, accompagné de trois personnes, quitta à son tour le *Zaria* avec l'intention de gagner l'île Bennett.

Après le départ du baron Toll, les membres de l'expédition, restés à bord du *Zaria*, firent quelques excursions en traîneau.

Ordre avait été donné au lieutenant Matisen de se mettre en route aussitôt que la navigation deviendrait possible pour aller reprendre à bord du *Zaria* les deux détachements de l'expédition.

Conformément à cet ordre, le *Zaria* essaya, le 21 août, de quitter la baie de Nerpitcha pour se porter vers le nord; malheureusement, la mer étant encore couverte d'une grande quantité de glaces, ce bâtiment ne put franchir que quelques milles. Trois autres tentatives pour gagner le cap Vysokii de la Nouvelle-Sibérie et le cap Emma de l'île Bennett, en suivant d'autres itinéraires, ne furent pas plus heureuses; chaque fois le *Zaria* se heurta à des amas de glaces infranchissables.

Ne disposant plus que d'une quantité de charbon insuffisante et prévoyant l'époque prochaine où la navigation deviendrait complètement impossible, le lieutenant Matisen dut se résigner à regagner le continent qu'il atteignit le 8 septembre dernier, au delta de la Lena. Deux jours après, le *Zaria* fut rejoint par le vapeur la *Lena* sur lequel furent transbordées soixante-deux caisses contenant les différentes collections recueillies par l'expédition. Quant au *Zaria* il a dû passer l'hiver dans ces parages, sous la surveillance d'un quartier-maître, d'un mécanicien et de sept hommes; le reste de son équipage a pris place à bord de la *Lena*. Ce vapeur a remonté le fleuve du même nom et est arrivé, le 13 octobre dernier, à Iakoutsk.

CARTE POUR SUIVRE L'EXPÉDITION DU BARON TOLL.

Le baron Toll et ses compagnons n'ont plus d'autre moyen de salut que de regagner le continent par la glace; reste à savoir s'ils y réussiront.

D'après les derniers télégrammes reçus de Iakoutsk, l'ingénieur Brousnev, accompagné de plusieurs personnes, est parti le 2 février dernier d'Oustlansk, avec six traîneaux traînés par des chiens. Cet ingénieur va essayer de gagner ainsi l'île de la Nouvelle-Sibérie pour sauver le baron Toll et ses compagnons. Son intention est de les y attendre jusqu'au printemps prochain. L'Académie des Sciences de Saint-Pétersbourg a décidé également d'envoyer le lieutenant Koltchak à la recherche du baron Toll.

Les « Doukhobortsi ».

Il y a plus de trois ans déjà, nous avons consacré un article à cette secte d'illuminés, d'origine russe, pour dire leur enthousiasme imprégné de mysticisme et leurs souffrances renouvelées des premiers

martyrs. Ils eurent, à la fin du XIXe siècle, et en pleine Russie, la prétention de conformer leur existence aux principes du Christ, et, ce qui était pire, la folie de n'admettre aucune obligation vis-à-vis de l'État. Leur secte fut reléguée au Caucase; elle s'y développa. Pierre Vereguine s'attacha à son perfectionnement; sa propagande inquiéta le Gouvernement, qui le déporta. Ce fut le signal d'un acte très grave : de ce moment, les Doukhobortsi refusèrent le service militaire[1].

A Elisavetpol, un sergent doukhobor, appelé Lebediev, persuada à dix de ses camarades de ne se point rendre à la parade. Ils ne s'y rendirent point, et leur indiscipline les fit poursuivre. Ils donnèrent à leurs juges ces raisons que nous trouvons traduites dans *Tolstoï et les Doukhobortsi*, par Bienstock :

« Pourquoi ne voulez-vous pas servir l'empereur?

— Je voudrais faire la volonté de l'empereur, mais il apprend aux hommes à tuer, et mon âme ne le veut pas.

— Pourquoi ne le veut-elle pas?

— Parce que le Sauveur a défendu de tuer les hommes, et je crois au Sauveur et remplis la volonté de Dieu.

— Qui es-tu?

— Chrétien.

— Par quoi es-tu chrétien?

— Par la foi en la parole du Christ ; l'esprit vivant du chrétien ne peut faire et ne fera pas vos œuvres. »

C'était une leçon apprise, ils ne dirent rien de plus. Ils furent condamnés à la prison.

Le refus de tuer impliqua la volonté de ne plus jamais porter d'armes sur soi. Il fut mystérieusement décidé que dans une même nuit, en toutes les provinces, les armes seraient détruites.

« Nous n'avons laissé dans nos maisons, dit un témoin, que nos couteaux, et nous avons rassemblé et porté à l'endroit préparé à l'avance toutes les armes destinées au meurtre. L'endroit choisi était depuis longtemps celui de nos grandes assemblées de prières et s'appelle « l'antre ». Là-bas, en effet, se trouve un trou dans le rocher. Cet endroit est à trois verstes d'Orlovka et un peu plus loin des autres villages. Nous nous sommes assemblés là et, avec nos armes, du bois et du charbon, nous avons dressé un bûcher que nous avons arrosé de pétrole. Le bûcher préparé, nous y avons mis le feu. »

On envoya contre ces pacifiques des cosaques, qui les menèrent, à coups de fouet, devant les gouverneurs : ils suivirent docilement et sans plainte.

Ils furent quinze mille qui refusèrent ainsi de servir.

L'heure des proscriptions avait sonné pour eux.

Les uns furent expédiés en Sibérie où ils souffrirent mille morts; les autres eurent l'autorisation de s'exiler à Chypre, notamment, et plus tard à Halifax (Nouvelle-Écosse).

Les fonds nécessaires au voyage leur furent fournis avec l'argent que *Résurrection*, le noble roman de Tolstoï, avait rapporté à l'écrivain.

La petite armée de Doukhobortsi qui, au commencement de 1899, débarqua à Halifax, sous la conduite du fils de Tolstoï, eut au Canada des débuts plutôt heureux. A la seule condition qu'ils se conformassent aux lois existantes, le Gouvernement autorisa les Doukhobortsi à occuper les terrains appartenant soit à l'Etat, soit aux Compagnies de chemin de fer. Chaque homme adulte reçut en partage 160 acres dans la campagne, aux environs de Yorktown, et, dès le printemps, on put faire les semailles. Des emprunts permirent à tous d'acheter des bestiaux, de construire des maisons, et bientôt une trentaine de villages, dits de la Fraternité universelle, se firent représenter par des délégués aux délibérations qui avaient lieu à la commune principale de Kamenha, mais ils ne purent rester longtemps tranquilles. Ils entrèrent en lutte avec les institutions du Dominion, et devant des menaces de répression, levèrent l'étendard de la révolte. Au nombre de plusieurs milliers, il se sont mis en marche, dans la direction de Winnipeg. Ils ont abandonné les fermes qu'ils exploitaient, donné la liberté à leurs animaux domestiques; rejeté tous les vêtements superflus, afin de pouvoir marcher plus vite; puis, mourants de froid et de faim, beaucoup de femmes portant dans leurs bras des enfants morts, les malades du convoi étendus sur des civières, soutenus par une foi indomptable, ils s'en sont allés, déclarant « qu'ils cherchent Jésus ». Ils sont partis sur les grandes routes pour une destination qu'eux-mêmes ignorent. Les femmes et les enfants tombent de lassitude et d'inanition; déjà deux ou trois cents errants ont succombé; les autres auront bientôt le même sort. Les exhortations de Tolstoï lui-même ne les arrêteraient plus; leur démence contagieuse est sourde aux conseils; ils vont vers la mort, vers les forêts, — ou vers rien du tout, car, à ce degré de folie, les mobiles de leurs actes échappent à toute appréciation.

La police s'est inquiétée du mouvement de ces sympathiques maniaques, dont la foi puissante ne peut pas soulever les montagnes de la civilisation!

1. Voir *A travers le Monde*, 25 février 1899.

Le Tour du monde en 40 jours.

Une note parue dans le *Tour du Monde* (1902, Chronique p. 364), annonçait naguère qu'au moyen du Transsibérien, du chemin de fer de l'Est chinois, et aussi grâce à l'entente entre les diverses Compagnies de chemin de fer ou de navigation, le tour du monde pourrait s'effectuer en quarante jours.

Nous sommes aujourd'hui en mesure de compléter nos renseignements à ce sujet et d'indiquer par le détail les intéressants changements apportés par la création des lignes nouvelles.

Par l'ouverture imminente du chemin de fer de l'Est chinois qui est le prolongement de la ligne Transsibérienne, sera établie une voie ferrée continue reliant l'Europe occidentale à l'Extrême-Orient.

Comparé à la voie maritime, le nouveau service offrira tous les avantages sous le rapport du confort, de la vitesse et des prix de transport.

En ce qui concerne la rapidité du trajet, il est à remarquer que le parcours des principales villes de l'Europe occidentale aux stations frontières russes d'Alexandrowo et de Wirballen, demande de deux à trois jours; d'Alexandrowo ou de Wirballen jusqu'à Port-Arthur (Dalni) quinze jours et demi, et enfin, des mêmes stations frontières à Pékin, via Inkow, par le chemin de fer du Nord chinois, seize jours.

De Port-Arthur (Dalni) à Shanghaï ou Nagasaki, par voie maritime, la durée du voyage est de deux à trois jours.

Or depuis les ports anglais et celui de Hambourg le trajet par mer s'effectue :

Jusqu'aux ports de :	Via Brindisi ou Naples-Canal de Suez	Via Canada-Québec-Vancouver.
—	—	—
	Jours.	Jours.
Shanghaï.	31-32	31-33
Nagasaki.	32-34	29-30
Hong-Kong. . . .	29-30	33-35
Yokohama	35-36	26-27

Il en résulte que la durée du trajet par voie de terre est diminuée de treize à quinze jours dans une direction, ce qui fait environ un mois pour l'aller et le retour.

Outre l'économie de temps, la nouvelle route présentera encore d'autres avantages. En 1906, les travaux entrepris sur le chemin de fer Transsibérien dans le but d'accélérer la vitesse des trains, seront terminés, et la ligne de Saint-Pétersbourg-Viatka, actuellement en construction, pourra être mise en exploitation, de sorte que la durée du trajet précité se trouvera abrégée encore de trois jours.

Les prix de transport, actuellement perçus pour les voyages par l'Amérique, ou le canal de Suez, depuis Londres ou Hambourg, nourriture comprise, jusqu'aux ports de Shanghaï, Nagasaki et Yokohama s'élèvent à :

Via Amérique.

1re Classe.	2e Classe.
635-700 roubles.	400-460 roubles.
1 694-1 867 francs.	1 067-1 227 francs.

Via Suez.

740-780 roubles.	410-445 roubles.
1 974-2 081 francs.	1 094-1 187 francs.

Par voie de terre, à travers la Sibérie, les prix de transport, d'après les tarifs actuellement en vigueur, sont, y compris 5 roubles (14 fr.), pour la nourriture par voyageur et par jour et les suppléments pour les trains de grande vitesse, de 400 roubles environ (1 067 fr.), en première classe, et de 330 roubles environ (881 fr.), en deuxième classe. Les différences moyennes, en faveur de la voie de terre, seront, par conséquent, en première classe 260 roubles (694 fr.) et en deuxième classe 100 roubles (267 fr.), ou le double de ces chiffres pour l'aller et le retour.

La nouvelle ligne profitera également d'une manière sensible aux voyageurs de troisième classe, puisque le trajet de Hambourg à Shanghaï, par la voie maritime, coûte environ 225 roubles (601 fr.), tandis que le voyage par la Sibérie, ne revient qu'à 100 roubles (267 fr.) environ.

Des trains rapides seront organisés en correspondance directe avec les bateaux à vapeur du chemin de fer de l'Est Chinois qui desserviront une fois au moins par semaine Shanghaï et Nagasaki.

Tous les faits précités imposent la nécessité d'organiser un service direct de voyageurs par la Sibérie entre les principales villes et les grands ports de l'Europe, d'une part, et certaines stations sibériennes, ainsi que les principales villes de la Chine et du Japon, d'autre part.

Dans ce but, M. de Peare, directeur de l'Est Chinois, invitait les administrations des principaux chemins de fer européens à prendre part à une conférence qui était convoquée pour le 8 octobre 1902 à Paris.

Cette réunion eut lieu à la date fixée. Il a été décidé que les billets directs seront délivrés, à Paris, au Havre et à Cherbourg pour les villes transsibériennes et Pékin. Cette Conférence a, en outre, résolu le problème du tour du monde en quarante jours.

La Conférence s'est montrée disposée à une entente avec la Compagnie de navigation transatlantique et transpacifique et avec les Chemins de fer transaméricains pour la délivrance des billets aller et retour de Paris à Pékin avec aller par la voie de l'Atlantique, de l'Amérique et du Pacifique et retour par le Transsibérien et *vice versa*. Ce sont ces billets qui permettront de réduire exactement à quarante jours la durée du tour du monde.

Le Commandant Reibell. — Le Commandant Lamy, d'après sa Correspondance et ses Souvenirs de campagne (1858-1900). — (*Algérie, Tunisie, Tonkin, Sahara, Congo, Madagascar, Soudan*). Un volume grand in-8°, avec un portrait en héliogravure et 11 cartes accompagnant le texte. Paris, Hachette. 7 fr. 50.

Le commandant Lamy, mort à quarante-deux ans, en pleine force, en plein triomphe, fut l'une des figures les plus héroïques de notre grande épopée coloniale. Son mémorable voyage avec M. Foureau, d'Algérie au lac Tchad, a consacré sa renommée, et le récit de cette mission, dite saharienne, a mis en lumière son mérite et ses qualités de chef. Mais ses sentiments, sa foi patriotique, son abnégation militaire, son extraordinaire énergie, la perspicacité de ses desseins, la force de son ascendant, la tendresse même de son cœur, voilà ce qui fit vraiment l'homme; et c'est l'homme tel qu'il fut, tel que le connurent ses parents, ses amis, ses collaborateurs et ses confidents, que nous révèle la publication entreprise par le commandant Reibell.

L'intérêt d'une telle biographie ne se limite pas cependant au personnage qu'elle nous permet de pénétrer, et l'*idée africaine*, qui fut l'unité de la vie du commandant Lamy, est aussi celle qui domine toutes les parties de ce volume. De la Tunisie à Madagascar et à la campagne saharienne, Lamy a suivi tous les progrès de notre politique en Afrique; il en avait par avance conçu tout le dessein; il a, plus que personne, contribué à en assurer le succès : comme d'autres physionomies, désormais historiques, résument pour nous les campagnes de l'Empire, la conquête de l'Algérie, la période des guerres de Crimée et d'Italie, il demeurera lui-même le type essentiel du grand soldat français, tel que l'auront produit le souvenir de nos malheurs et le désir ardent de refaire plus magnifique, sur un terrain nouveau, notre patrimoine de gloire et de puissance.

La Pêche dans les lacs de l'Auvergne.

La partie de l'Auvergne qui s'étend sur les pentes orientales et méridionales des monts Dômes et du Mont-Dore a reçu, des géographes locaux, la dénomination caractéristique de *région des lacs*. Il est, en effet, peu de contrées qui réunissent, sur un aussi faible espace, un tel nombre et une telle variété de nappes lacustres.

L'*épinoche*, extrêmement commune dans tous les ruisseaux de la plaine, même les plus petits, où elle nage en compagnie, pullule également dans presque toutes les nappes lacustres de la montagne et jusque dans les eaux du lac de Guéry, le plus élevé et le plus froid de tous les lacs de l'Auvergne. Au lac Pavin, M. C. Bruyant a constaté, à plusieurs reprises, que cette espèce contribue, pour une part importante, à l'alimentation de la truite, au moins à une certaine époque de l'année.

Le *véron* vit en bandes nombreuses et se trouve très communément dans toutes les rivières et jusque dans les plus petits ruisseaux de l'Auvergne, en compagnie des épinoches, des chabots et des loches franches. Les truites en sont très friandes et lui font une chasse active. Or il habite aussi les mêmes lacs que l'épinoche, en bandes innombrables. Comment a-t-il pu y arriver? C'est au moyen de ces curieuses migrations qu'a signalées M. Fatio, le savant auteur de la *Faune de la Suisse*, et qui permettent à cette espèce de gagner des nappes d'eau complètement isolées.

M. C. Bruyant a assisté, lui aussi, à des migrations d'un autre genre, à l'époque du frai, aux lacs de Guéry et de la Godivelle, en Auvergne. C'est ordinairement à la fin de mai ou au commencement de juin qu'elles ont lieu. Les adultes, qui, en temps ordinaire, sont entièrement d'un gris bronzé, se parent, à cette époque, des plus brillantes couleurs. Le dos devient d'un bleu métallique: une bande longitudinale du même bleu se dessine sur les flancs; la gorge, la base des nageoires et une partie du ventre resplendissent d'un rouge écarlate. Ainsi transformés, les vérons se précipitent en troupes serrées dans tous les tributaires du lac, qu'il s'agisse de simples filets d'eau ou de ruisseaux importants. C'est vraiment un spectacle curieux que celui de cette *montée*, qui semble occasionnée par une panique générale. La montée se prolonge pendant un nombre de jours variable suivant les conditions atmosphériques. Les habitants du pays connaissent fort bien l'existence de ces migrations, et recueillent alors sans peine des quantités considérables de vérons.

La *perche*, commune dans toutes les rivières et dans tous les étangs, se trouve également dans la plupart des lacs. Très carnassière, elle est nuisible à la multiplication des carpes.

La *tanche*, très commune dans les rivières et les étangs, se trouve aussi dans la plupart des lacs, où elle peut atteindre une assez forte taille.

Le *chabot*, petit poisson qui recherche les eaux peu profondes, claires et fraîches, et qui se tient ordinairement caché sous les pierres. Assez rare dans la plaine, il est commun dans tous les ruisseaux et dans toutes les rivières de la région montagneuse.

Le *brochet*, commun dans tous les cours d'eau, existe aussi dans les étangs où il atteint de grandes proportions et un poids considérable. Toujours affamé, il fait une énorme consommation d'autres poissons et a bientôt dépeuplé une nappe d'eau où il se trouve en trop grand nombre.

Le *gardon*, très commun dans toutes les rivières, multiplie très bien dans les étangs où on le met pour la nourriture des brochets.

La *brême*, très commune dans toutes les rivières de l'Auvergne.

La *carpe*, commune dans tous les cours d'eau de la région, constitue aussi le fonds de la pêche de tous les étangs. Ce poisson peut peser jusqu'à 15 kilogrammes. Il offre plusieurs variétés, que l'on rencontre surtout dans les étangs, et dont les principales sont : la *carpe rouge*, à écailles d'un rouge jaunâtre; — la *reine des carpes* ou *carpe à miroir*, dont les écailles sont beaucoup plus grandes, moins nombreuses, et laissent, le plus souvent, la peau à découvert en diverses places; la *carpe à cuir*, dont les écailles se sont atrophiées et ont laissé la peau plus ou moins complètement à nu ; — la *carpe saumonée*, dont la chair a la couleur rose de la chair du saumon; — la *carpe bossue*, qui est plus courte et qui a le dos plus fortement arqué.

La carpe présente, en outre, dans la région qui nous occupe, divers cas de monstruosité, dont le plus fréquent consiste en un fort écrasement du museau, donnant aux individus ainsi déformés, un aspect bizarre qui les a fait nommer *carpes dauphins*. — Parfois les quatre barbillons manquent tous, ou seulement un ou deux.

Le *goujon*, très commun dans toutes les rivières. Ce poisson vit en troupes nombreuses et se plaît sur les fonds de sable à une petite profondeur.

Mais l'espèce la plus intéressante des lacs d'Auvergne, celle qui mérite le plus d'attirer l'attention de l'amateur de pêche, c'est la *truite*.

Autrefois répandue à profusion dans tous les cours d'eau de la montagne, la truite s'est rapidement adaptée à la vie lacustre, sauf dans le gour de Tazanat, où elle n'a jamais pu prospérer. Trouvant dans les lacs un milieu spacieux, une nourriture abondante, des conditions particulières de température, elle s'est sensiblement modifiée. La petite truite à robe sombre, la « truite noire » des ruisseaux, devient la truite des lacs, de dimensions et de poids souvent considérables (de 15 à 20 kilogrammes), à coloration plus claire et à chair « saumonée ». On capture fréquemment, en particulier au lac Pavin, des exemplaires « Bécards » très nettement caractérisés.

D'ailleurs, la truite varie d'un lac à l'autre, suivant les conditions biologiques qu'elle y rencontre. La truite du lac de Guéry ne ressemble nullement à la truite du lac Pavin, pas plus qu'à celle du lac de la Landie. Les pêcheurs savent fort bien les distinguer et ne manquent pas de tirer de ces différences des raisons spécieuses pour affirmer la supériorité des poissons provenant de leur domaine.

La ponte de la truite présente certaines particularités; l'époque du frai change avec l'altitude : elle est plus précoce dans les régions supérieures. Au lac de Guéry, elle débute en octobre pour se terminer plus ou moins tard en novembre. On voit alors les adultes rechercher le voisinage des affluents, remonter plus ou moins loin à la recherche des frayères. Les individus de grande taille semblent donner l'exemple et montrer le chemin; en tout cas, ce sont ceux que l'on capture d'abord. Plus la saison avance, et plus les pêches deviennent fructueuses. Il est facile alors, au moyen de quelques nasses disposées à l'embouchure des ruisseaux, de s'emparer des poissons. En novembre, s'il survient une pluie abondante, on assiste à un exode général. Les truites ne se laissent arrêter par aucun obstacle; on les voit même remonter les plus faibles ruisselets, où elles se traînent sur le sable, le corps à moitié hors de l'eau. Le pisciculteur peut ainsi se procurer, presque sans frais et sans peine, tous les reproducteurs nécessaires, au moment précis où ils gagnent les frayères (C. Bruyant.)

Les procédés de pêche changent aussi d'un lac à l'autre, mais les *saisons mortes* sont les mêmes pour tous. Sans parler de l'hiver, qui couvre la surface du lac d'une épaisse couche de glace, la pêche devient complètement infructueuse pendant les mois d'août et de septembre. A cette époque, les truites se cantonnent sans doute dans les profondeurs. La même remarque a été faite par M. Emile Bellac dans les lacs des Pyrénées.

Certains lacs d'Auvergne ont été peuplés artificiellement, depuis quelques années, de plusieurs espèces de poissons étrangères au pays. Ainsi, le lac Chauvet, propriété particulière de M. Berthoule, avait autrefois, pour seuls habitants, la perche et le véron; aujourd'hui, la truite du pays et diverses formes étrangères y sont merveilleusement acclimatées. Signalons particulièrement, parmi les dernières : *l'ombre chevalier*, poisson des grands lacs de l'Europe, qui ne se trouve jamais dans les rivières, si ce n'est accidentellement, quand il y a été entraîné par les courants; — le *féra* (*Coregonus fera*), qui vit dans le lac de Genève et dans quelques autres lacs de la Suisse. Toutefois, la pêche de cette dernière espèce n'a pas donné tous les résultats attendus.

PAUL COMBES.

Le Transsaharien est-il possible? *(Fin[1].)*

La construction du Transsaharien sera-t-elle une entreprise privée? Si l'État doit intervenir sous forme de garantie d'intérêt, le budget risquera fort de traîner longtemps après soi un lourd boulet. Une solution préférable serait offerte par une concession dite de lotissement. Peut-être vaudrait-il mieux encore, d'après M. du Taillis (qui s'appuie sur l'autorité de M. Bonnefon, capitaine breveté du génie), occuper à cette œuvre nationale des ouvriers qui sont en même temps des soldats, les compagnies du Génie militaire, puis les bataillons d'Afrique, la Légion étrangère et les disciplinaires.

Une dernière question se pose : la construction d'un Transsaharien étant décidée, par quels moyens l'entreprendre? Et d'abord, comment se procurer les capitaux nécessaires? Au total, c'est une somme de deux, trois ou quatre cents millions qu'il faut trouver.

Peut-il se créer une société financière comme la Rhodesia, par exemple, qui veuille bien engager des capitaux dans cette œuvre grandiose, mais forcément aléatoire? C'est chose possible, mais nous doutons qu'elle se fasse sans que l'État vienne assurer aux actionnaires, sous forme de garantie d'intérêt, un revenu suffisant. Ce système, outre qu'il grève considérablement le budget, présente un sérieux inconvénient : les actions, presque toutes françaises au début, peuvent tomber, d'un moment à l'autre, en des mains étrangères; de récentes difficultés, survenues au sujet des chemins éthiopiens, ont montré tout le danger de pareilles combinaisons pour des entreprises nationales. L'État y trouve peu d'avantages eu égard au sacrifice consenti. Si la nation doit payer, que ce soit au moins en gardant la direction, et plus encore, la propriété entière de l'œuvre.

UN CHANTIER DE CHEMIN DE FER AFRICAIN : DAHOMÉENS AU TRAVAIL.

D'après une photographie communiquée par M. du Taillis.

Tout autre se présente la solution au moyen d'une concession dite de lotissement. C'est une pratique courante aujourd'hui; les Américains nous montrèrent la voie, il y a un demi-siècle, quand ils sillonnèrent de rails le nouveau continent de l'Atlantique au Pacifique. Plus récemment, nous avons expérimenté ce système, car c'est ainsi que se construit le chemin de fer de Tamatave à Tananarive; enfin, et ce point nous touche de tout près, l'établissement d'un chemin de fer au Dahomey n'est point réalisé autrement.

Il est intéressant de voir ce moyen préconisé, il y a déjà douze années, pour l'accomplissement de l'œuvre transsaharienne. Au mois de novembre 1890, le comte de la Chapelle, au nom des « Syndicats internationaux de la Construction », syndicats composés de financiers et d'entrepreneurs dont il était le mandataire, adressait à M. le ministre des Travaux publics une demande en concession « de la ligne projetée du Chemin de fer transsaharien d'Algérie au lac Tchad, d'une part, et vers le coude du Niger d'autre part, à des conditions à débattre, mais sans subvention pécuniaire ou garantie d'intérêt par l'État ».

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 8, p. 57; n° 9, p. 65; n° 10, p. 73.

L'exposé du projet comprenait l'article fondamental suivant :

Art. 4. — Le capital considérable à employer pour la construction de ce réseau, qui aura un parcours d'environ 3 500 kilomètres, ne devant trouver sa rémunération que dans le développement des territoires traversés par le Transsaharien, nous demandons au Gouvernement les avantages suivants : concession à perpétuité d'une bande de terrains sur tout le parcours de la ligne; cette bande aura une largeur de quatre-vingts kilomètres; cette ligne de territoire concédée formera une série de créneaux pour indiquer ou diviser les espaces de terrain réservés par l'État sur le parcours du chemin de fer.

Concession, sur tous les terrains réservés ou concédés, de la propriété des eaux superficielles et souterraines, des mines aurifères, argentifères ou autres gisements de fer, de cuivre, de phosphate, de houille; salines, pêcheries, forêts, en un mot tous les produits du sol ou sous-sol, etc., etc.

Cette première proposition ne fut pas favorablement accueillie; elle était peut-être bien prématurée, et, présentée sous cette forme, elle n'allait point sans prêter un peu à la critique. Il est possible que semblable solution se fasse jour, mais seulement pour la partie concernant ce que nous avons appelé notre réseau soudanais; elle demeure inacceptable pour les territoires désertiques, ce qui constitue, à proprement parler, le Transsaharien.

Il convient donc de faire une distinction fondamentale entre les procédés à employer pour construire une voie ferrée d'Igli à In-Salah et au Niger, et ceux nécessités par l'établissement des diverses lignes du Niger au golfe de Guinée. Là où le désert est stérile, il n'appartient à personne, mais aussi ne peut être convoité par personne; là où il est habité et fertile, il reste l'apanage de Ksouriens farouches qu'il serait téméraire et impolitique de déposséder au profit d'une compagnie.

Mais précisément, l'exemple du Dahomey nous indique la vraie méthode et la seule solution à la fois pratique, rapide et économique pour venir à bout de la partie ingrate du tracé à construire. C'est la caisse de la colonie qui fournit les fonds, c'est le génie qui travaille et construit la voie au pays des Amazones; pourtant, c'est plutôt œuvre d'intérêt local. Pourquoi, lorsqu'il y va des intérêts primordiaux de la nation, ne pas mettre à contribution les deniers publics et la main-d'œuvre militaire?

CE QUE LE TRANSSAHARIEN REMPLACERA : CARAVANE TRAVERSANT LE PLATEAU DE TADEMAÏT.

D'après une photographie.

Le Transsaharien doit être réalisé par l'État, gardien et propagateur des intérêts généraux du pays et non par une compagnie, — quels que soient ses statuts, — dont l'unique souci est la distribution de dividendes. Le pays, qui a prêté tant de milliards à la Russie pour son Transsibérien, n'est-il pas capable d'inscrire à son budget, par annuités, une somme totale de 200 millions pour une œuvre bien française? Et si, demandant aide et secours à l'armée, on vient objecter que nous ne sommes plus au temps des Romains dont les soldats reliaient par des routes fameuses les nations qu'ils venaient de conquérir, nous répondrons : il est aussi honorable pour un soldat de servir son pays dans ces travaux pacifiques que dans des luttes sanglantes. Le Gouvernement peut faire appel au dévouement des volontaires pour entreprendre l'œuvre africaine et française par excellence, il n'aura que l'embarras du choix.

Dans un ouvrage fort étudié et minutieusement

documenté, un capitaine du génie, breveté d'État-major, M. Bonnefon, expose la question du Transsaharien par la main-d'œuvre militaire sous ses multiples aspects ; c'est un livre de chevet pour tous ceux qu'intéressent la prospérité et l'avenir de la France en Afrique. L'auteur, hanté par la renommée de la mission Foureau, adopte, il est vrai, l'itinéraire de cette mission vers le Tchad; tous ses calculs se ramènent à ce tracé; nous croyons néanmoins concluant d'extraire de ce travail quelques chiffres qui, exposant de façon succincte la manière d'opérer, nous fournissent d'utiles données sur ses avantages pécuniaires. M. Bonnefon nous indique d'abord quelles troupes devront être requises : des compagnies du génie pour le tracé, les opérations techniques, etc.; le bataillon d'Afrique et la Légion pour les travaux de moyenne difficulté et de moindre effort, comme pour la protection des chantiers de construction; enfin les disciplinaires pour les gros travaux de terrassement et de ballastage; au total, l'effectif nécessaire serait de 153 officiers, dont un général du génie, 3 291 sous-officiers et soldats, 170 chevaux et 300 chameaux. « Pour construire notre voie nationale, c'est à notre régiment des chemins de fer qu'il faut faire appel; les sapeurs connaissent à fond les méthodes de construction accélérée. » Et il divise les troupes ainsi : en avant, une colonne de reconnaissance étudiant les derniers détails du tracé et levant le plan définitif; puis successivement, en arrière, à des intervalles fixés par le souci d'accomplir le maximum de travail avec le moins de temps et d'efforts, le chantier n° 1, occupé à préparer la plate-forme et la voie; le chantier n° 2, entreprenant la pose de celle-ci; le chantier n° 3, perfectionnant et parachevant la ligne, au fur et à mesure de son établissement par l'équipe précédente; enfin le chantier n° 4, chargé d'assurer l'exploitation et la traction. Par cette méthode on peut compter sur une construction journalière de 1 500 à 2 000 mètres. Le capitaine Bonnefon, estimant le développement total du Transsaharien à 4 000 kilomètres environ, c'est six ans que demanderait l'achèvement de la voie. Mais dans notre tracé, il ne s'agit plus que d'une longueur de 2 200 kilomètres, se décomposant comme suit : d'Igli à In-Salah, 500 kilomètres; d'In-Salah à Bouroum, 1 200; de Bouroum à Say, 500. Il faut donc réduire de moitié la précédente donnée. En moins de quatre années, le Transsaharien peut être construit.

ANCIENS ESCLAVES DAHOMÉENS TRAVAILLANT A LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE FERRÉE.

D'après une photographie.

Voici maintenant quelques tableaux estimatifs des dépenses.

DÉPENSES DU PERSONNEL

Pour un an	3 348 653 fr.
Pour six ans	20 091 918
Imprévu 10 o/o	2 009 192
Total des dépenses	22 101 110

DÉPENSES DU MATÉRIEL

Matériel de construction	2 300 000
Voie et matériel fixe	52 574 085
Matériel roulant	4 453 000
Alimentation et station	6 270 000
Approvisionnements	750 000
Transport du matériel	2 400 000
Total du matériel	68 747 085
Imprévu 10 o/o	6 874 708
Total	75 621 793

Le chiffre total de ces deux chapitres de dépenses se monte à 97 722 903 francs. Comptons, pour être large, 10 o/o de frais généraux, nous arrivons ainsi à une dépense globale de 107 millions et demi; ce qui remet, en définitive, la dépense kilométrique à 44 900 francs, soit très sensiblement 45 000 francs le kilomètre.

La ligne en construction par une entreprise civile, d'Aïn Sefra vers Igli, est estimée 70 000 francs le kilomètre, et encore (séance de la Chambre, 29 décembre 1900), est-il des députés avertis pour trouver qu'est absolument insuffisante, cette évaluation et pour craindre qu'on ne fasse à ce taux œuvre trop précaire. Par ailleurs, les Russes ont construit leur Transcaspien avec une dépense moyenne de 32 000 roubles, soit environ 64 000 francs (en 1889) le kilomètre. Au seul point de vue de l'économie, la méthode que nous préconisons nous paraît donc pratique; de plus, il est logique, nous le répétons, que l'État, construisant à ses frais et par ses ressources le chemin de fer Transsaharien, utilise toutes les forces dont il dispose et en particulier sa force armée. Ce ne sera point là contraindre les fils de France à un travail de mercenaires. Seulement, l'État a le devoir d'assurer le plus de bien-être possible aux troupes devant travailler dans ces déserts arides : c'est à lui de tout prévoir pour qu'aucune souffrance inutile ne soit endurée par nos soldats. et sous ce rapport le service de l'intendance et des hôpitaux devra retenir l'attention de ceux qui en auront la responsabilité.

Nous avons successivement, au cours de cette étude, examiné la possibilité, la nécessité politique, l'importance économique, les divers tracés, les méthodes d'entreprise d'un Transsaharien. Malgré la brièveté de la discussion, nous avons la conviction d'en avoir dit assez pour permettre à ceux qui auront bien voulu nous suivre jusqu'au bout de se former une opinion raisonnée de la question.

Nous avons le tort en France de faire grand tapage autour d'une idée; et si, par aventure, des obstacles surviennent, l'idée est enterrée jusqu'à ce que des circonstances nouvelles réveillent les esprits de leur torpeur. Tel fut le sort du Transsaharien; on oublia même d'établir en Algérie des voies reconnues indispensables et dont la construction semblait imminente il y a dix ou quinze ans; pour citer un seul exemple : la ligne Alger-Laghouat. Il convient avant tout de se mettre à l'œuvre pour compléter le réseau algérien; il convient aussi, pour ne pas grever annuellement de 10 millions le budget de nos transports militaires vers les oasis du Touat, de hâter l'achèvement de la ligne Aïn-Sefra, Igli, In-Salah.

Par ailleurs, nos possessions du Sénégal et du Soudan sont en voie de progrès incontesté; jamais peut-être colonies françaises ne marchèrent si résolument et si vite de l'avant. Que l'opinion prête son concours à l'essor naissant de ces vaillants et riches territoires; que les pouvoirs publics secondent leur initiative en facilitant la construction des chemins de fer destinés à développer les ressources économiques de la Casamance, de la Côte-d'Ivoire, du Dahomey, et bientôt à son tour notre réseau soudanais s'achèvera, se complétera.

Alors, sans doute, notre domination s'étant affermie chez les Touareg, la question d'un tracé ou d'un autre ne pouvant même plus se poser, l'heure sera venue de songer à la réalisation immédiate et pratique de ce grand projet, utile aujourd'hui, mais indispensable demain; alors les chantiers de construction s'élanceront à la conquête du désert, partis aussi bien du golfe de Guinée que de la Méditerranée.

Mais, ce jour-là, quand luira-t-il?

Dernièrement, nous nous entretenions de ce sujet avec le représentant, à la Chambre, d'une de nos plus anciennes colonies. Les avis étant partagés, l'honorable député de dire : « Allons! nous en reparlerons dans dix ans. » — Dans dix ans, soit! mais je gage que ce sera pour tromper la monotonie du voyage, dans le wagon qui nous mènera d'In-Salah au Niger!

JEAN DU TAILLIS.

La Mission Rousset au Chari. — Mort du Chef de la Mission.

Un câblogramme a récemment annoncé la mort au Cap Lopez, de l'explorateur Alexis Rousset, administrateur des colonies, au moment où il rentrait d'une mission dans le bassin du Chari. Il venait de reconnaître par la rivière Fafa, affluent du Bahr Sara qui se jette dans le Chari, une route plus courte de 200 kilomètres que celle qui a été suivie jusqu'ici pour passer du bassin du Congo dans le bassin du Tchad.

Les populations qui habitent ces régions appartiennent aux deux grandes familles des M'Baccas Mandjias précédemment étudiée par l'explorateur, et des Bandas.

Antérieurement à cette exploration, M. Rousset avait parcouru toute la région de Bangui, peuplée par une race particulièrement redoutée, connue sous le nom de Bondjos, et qui est une branche des M'Baccas Mandjias; il avait reconnu et dessiné une boucle qui, partant de Bangui, englobait Ouadda et ses collines d'arrière, avec la Haute M'Poko inexplorée jusque-là.

Mais surtout M. Rousset s'était distingué au Congo, où il avait, en quatorze ans, conquis tous ses grades dans les services administratifs. C'est lui qui les avait définitivement organisés à Brazzaville qui n'était jusque là qu'un poste assez misérable et auquel il avait donné tournure de ville. On sait l'importance prise, depuis, par ce poste. Pendant son administration, la mission Marchand était arrivée à Brazzaville, et on peut dire que sans M. Rousset elle eût été retardée dans l'organisation de ses transports vers le Haut Oubangui. Tous les officiers de la mission Congo-Nil ont été unanimes sur les services réels et considérables qu'il leur rendit par sa façon large et intelligente de comprendre et d'interpréter les textes des réglements, ainsi que par son initiative prévoyante après le départ de la mission.

Pendant les opérations des trois grandes missions africaines contre Rabah, M. Rousset commandait le cercle de Krébedjé, où il assura le ravitaillement de nos troupes et fit preuve des mêmes qualités qui lui avaient valu tant et de si beaux éloges.

M. Gentil venait de le choisir comme son chef de cabinet, et il allait recevoir la juste récompense qui depuis longtemps lui était due. Il apparaissait comme le secrétaire général désigné de cette colonie. où plus que partout ailleurs, il faut que les hauts fonctionnaires joignent à la science administrative, un sens exact des besoins de la colonisation, un esprit très large et de réelles qualités d'initiative. M. Rousset réunissait en lui toutes ces qualités, et l'on peut dire que la colonie du Congo a perdu l'un de ses meilleurs fonctionnaires. M. Rousset laisse une veuve et une fille âgée de trois mois qu'il n'aura pas connue.

P. BOURDARIE.

La Mission du Bourg de Bozas après la Mort de son Chef.

La mission a renoncé à l'itinéraire du Semio, du M'Bomou et de l'Oubanghi. Pour rejoindre l'Atlantique elle aura dû descendre l'Ouellé jusqu'à Bima, et par voie de terre, rejoindre le Rubi qui l'aura conduite à Itimbiri; puis, de là, aura gagné le Congo et l'Océan.

Les explorateurs ont relevé le cours de l'Ouellé, depuis le confluent du Kibali et de la Dougou. Ils sont arrivés le 21 mars à Bordeaux, au nombre de trois : MM. Golliez, sous-chef, Didier, secrétaire, et le Dr Brumph, médecin et naturaliste de la mission.

Les Skis scandinaves. Leur Importation dans les Régions montagneuses de l'Europe.

Les Norvégiens ont eu depuis peu l'excellente idée d'organiser des concours internationaux de jeux d'hiver. Cette année, à Christiania, ils ont été très suivis et très brillants; le plus gros succès a été pour le concours de skis, ce sport si éminemment scandinave.

Les skis scandinaves sont ces fameux patins qui permettent aux habitants du Nord de triompher de tous les obstacles que la neige apporte à la vie active et économique de leur contrée. Ils se composent de deux lamelles de bois longues de 2 à 3 mètres et larges de 30 centimètres que l'on chausse sous chaque pied; des lanières de cuir les fixent solidement au soulier; l'extrémité antérieure est relevée en pointe, tandis que l'extrémité postérieure est plate et carrée. Munis de ces engins, Norvégiens et Suédois, dès leur jeune âge, parcourent avec rapidité et aisance les immensités neigeuses de leur pays : dans la Scandinavie les communications sont, grâce à ces patins, plus faciles en hiver qu'en été; ils permettent d'acquérir une telle vitesse que les patineurs dépassent non seulement le loup, mais encore le lièvre à la course. Campé sur ces lamelles de bois, le chasseur n'enfonce pas, tandis que les animaux s'empêtrent dans l'épaisse nappe qui recouvre le sol. Avec les skis on fait du 13 kilomètres à l'heure, alors qu'un piéton ne pourrait se dépêtrer de la neige et que les chevaux demeureraient enlizés; avec ces lamelles au pied on franchit d'un bond des espaces considérables.

CHASSEURS ALPINS CHAUSSÉS DES SKIS SCANDINAVES.

D'après une photographie communiquée par le Lieuten^t Monnier.

En Suède, en Finlande, en Norvège, en Russie, ces patins sont avant tout des moyens de locomotion, et longtemps ils n'ont été employés que par ceux auxquels les conditions de l'existence imposent en hiver la vie en plein air. C'est seulement depuis quelques années qu'ils sont devenus des engins de sport. Cet exercice passionne aujourd'hui les hommes du Nord qui s'ingénient de mille façons à développer l'adresse des amateurs et des professionnels.

On ne saurait imaginer l'aspect pittoresque des endroits où se font ces concours, aux environs d'une colline toute proche de Christiania et dominant le fjord. On commence généralement par le concours de vitesse. A l'heure dite, les concurrents se jettent à travers les chemins tout blancs, le bâton à la main, les pieds noués aux immenses lattes, aussi calmes dans le vertige des descentes folles que dans l'effort des escalades. Ils mettent quatre heures, quatre heures et demie à faire 50 kilomètres d'un rude chemin.

Mais c'est surtout aux concours de saut que triomphent les champions du ski. Ces concours ont lieu sur une piste spéciale : le spectacle est l'un des plus émouvants et des plus comiques à la fois qui se puissent imaginer.

La piste réservée à ces jeux s'étend sur une pente raide où la neige fait un tapis de près de 200 mètres de long. Mais à 100 mètres environ du point de départ, cette pente *se brise*. Une palissade soutient à cet endroit le poids de la neige au-dessus de la partie inférieure de la piste et y forme une sorte de tremplin. C'est de là que le sauteur, lancé à toute vitesse, bondit dans l'espace, et s'en va retomber... le plus loin qu'il peut. On voit jaillir, très haut d'abord, deux interminables lames de bois, au-dessus desquelles surgit quelque chose : et cette chose, c'est un homme qui fend l'air, les bras en croix. On voit s'abattre l'homme dans la neige éclaboussée, et parfois rouler comme un paquet jusqu'au bas de la piste; ou bien tomber d'aplomb sur ses semelles et continuer, le plus simplement du monde, sa petite course.

L'an dernier, un habile skisman a sauté en largeur un espace de 42 mètres.

Les armées scandinaves ont adopté l'usage des skis. Rien n'est plus curieux que de voir des compagnies entières défiler dans les rues de Christiania, portant sur l'épaule les immenses lattes avec lesquelles les hommes vont s'exercer dans la campagne : exercice de marche, de patinage, de saut; exercice de tir, formation de faisceaux. Les skis sont employés de la façon la plus inattendue : ici, deux infirmiers ont formé un traîneau-brancard avec deux skis; et, montés eux-mêmes sur leurs longs patins, traînent un blessé. Sur la route chevauchent des cavaliers; à leur ceinture, sont attachées deux larges cordes que tiennent deux fantassins montés sur skis et qui se font ainsi remorquer à grande allure.

Dans ces dernières années, les skis ont été introduits dans toutes les régions montagneuses de l'Allemagne et de l'Autriche, en Suisse, enfin dans les Alpes italiennes, et partout ils rendent les plus grands services. En Allemagne, les facteurs ruraux, les gardes forestiers emploient ces patins dans leur tournée; les montagnards italiens ont fait également un accueil très favorable aux skis et s'en servent dans leurs déplacements. Le facteur rural qui dessert l'hospice du Petit-Saint-Bernard emploie des skis, et, grâce à ces engins, descend la montagne depuis l'hospice en une demi-heure, alors qu'auparavant le même trajet exi-

geait plusieurs heures de marche pénible et était même souvent impossible. Grâce à ces patins, en plein hiver, la haute montagne est accessible, et les populations des Alpes ne sont plus réduites à la condition d'hibernants sous la neige. On conçoit l'intérêt qu'il y aurait pour nos montagnards du Jura et des Alpes à adopter ces engins merveilleux qui libèrent l'homme des inconvénients de la neige.

L'exemple de nos chasseurs alpins pourra les y amener. Des compagnies ont été dotées de ces précieux engins et nos soldats s'en accommodent merveilleusement. Certes, ils n'ont pas acquis la maëstria scandinave et ne seraient peut-être pas couronnés dans les concours de Christiania. Mais si les montagnards se décident à employer les skis, il n'y a aucune raison pour que, entraînés dès leur enfance, ils n'apportent au régiment une souplesse, une agilité, une vigueur qui seront un gros appoint pour la valeur générale de leur bataillon, et feront envie, il faut l'espérer, aux professionnels norvégiens.

Il y a trois ans, au mois de mai 1900, nous signalions une intéressante expédition accomplie en Norvège par un détachement de la garde : 27 hommes, commandés par deux lieutenants et accompagnés d'un médecin, ont exécuté une course de 200 kilomètres dans le Telemark. Chaque jour on devait gravir une pente escarpée, traverser un massif montagneux, puis descendre par une déclivité rapide dans une vallée. L'expérience a parfaitement réussi. Nos alpins ont donc tout à gagner à se familiariser avec la pratique des skis.

LE FACTEUR DE BOSKOOP (HOLLANDE) EN TOURNÉE DE SERVICE.

D'après une photographie.

Les Câbles sous-marins et la Gutta-Percha[1].

Le Gouvernement vient de déposer un projet de loi, portant autorisation de faire figurer au budget une annuité à l'aide de laquelle l'État poursuivra l'établissement d'un réseau français de câbles sous-marins.

Les câbles sous-marins sont désormais aussi indispensables à la civilisation que les navires et les chemins de fer. Il importe donc de connaître comment se pose le problème des réseaux sous-marins.

C'est en 1851 qu'un ingénieur démontra l'avantage d'employer la gutta-percha, pour isoler et protéger des fils métalliques qui franchiraient les mers.

Le premier câble de Calais à Douvres fut posé.

La démonstration fut éclatante, et, au commencement du xxe siècle, 1 300 millions étaient employés dans l'exploitation des lignes sous-marines.

La gutta-percha, qui a fait ses preuves depuis cinquante ans, est indispensable pour cette construction, et le caoutchouc ne saurait y jouer qu'un rôle insignifiant.

En effet, il y a entre ces deux produits une énorme différence, qui est encore accentuée par la façon de les récolter. Le caoutchouc prospère sous tous les climats tropicaux; la gutta-percha ne se trouve que dans un périmètre de 3 à 400 lieues autour de Singapour.

Elle exige impérieusement une température constante de serre chaude et des plus régulières, d'un bout de l'année à l'autre. Dans le monde entier, cette seule région réunit ces conditions, qui permettent au précieux végétal de fixer, dans ses tissus, une matière parfaite qui, partout ailleurs, contient un excès de résine diminuant ou même annihilant les qualités que l'on exige d'elle.

Une liane ou un arbre à caoutchouc peuvent être incisés, sans inconvénient notable, au bout de trois ou quatre ans. Si l'on veut recueillir les 2 ou 300 grammes de gutta, que contient un sujet de vingt-cinq ans, il est de toute nécessité de l'abattre, et c'est par dizaines de millions d'arbres, qu'on évalue la destruction opérée dans le cours de ces dernières années, où les demandes se firent plus nombreuses.

Dès le commencement de 1899, la région précitée était dévastée, et le marché de Singapour, qui est le véritable entrepôt de cette matière, subissait de profondes modifications; les mêmes guttas, qu'on classait dix ans auparavant, de troisième choix, étaient, à défaut

1. Voir *A Travers le Monde*, 1er novembre 1902.

d'autres, sacrées de première qualité et atteignaient jusqu'à 26 francs le kilo, sans tenir compte d'un déchet qui varie de 25 à 35 o/o.

La meilleure qualité, la *pahang* blanche, qui servait jadis de base à tous les bons mélanges, était devenue introuvable, par suite de la défense d'abattre les derniers arbres des forêts dévastées dans la partie ouest de la presqu'île de Malacca.

Mais cette défense arrivait trop tard et l'irréparable était accompli.

Cependant, malgré cette atteinte à leurs intérêts, les intermédiaires indispensables entre les Chinois et les constructeurs d'Europe triomphaient, en faisant valoir que les quantités exportées ne diminuaient pas sensiblement. C'était vrai, et à l'heure présente il en est encore de même. Malheureusement, l'exportation ne se compose plus, pour un tiers, que d'espèces médiocres ou douteuses, et, pour les deux autres tiers, que de gutta *gelotong*, que les Anglais et les Américains emploient, ne pouvant l'utiliser autrement, à la fabrication des peintures et des vernis.

Ce serait mal connaître les falsificateurs chinois, que de ne pas dévoiler qu'ils s'étaient empressés d'organiser, à Singapour même, l'importation en grand des guttas américaines qui leur servent à tromper une fois de plus la confiance des acheteurs européens.

Il y avait cependant encore un espoir fortement escompté par les maisons anglaises, qui ont monopolisé le marché des guttas. Le Bornéo, inconnu, passait pour recéler d'immenses réserves dans les montagnes de l'intérieur, mais ce n'était qu'une supposition et, vu les risques à courir, nul n'osait tenter l'aventure.

Ce fut l'ingénieur Combanaire, qui étudiait depuis longtemps les guttas pour son compte, qui se dévoua. Il eut la chance de réussir dans cette entreprise, et il rapporta une quantité importante de guttiers qui furent plantés dans nos colonies d'Extrême-Orient. Quel est le résultat immédiat de cet effort isolé? Disons-le franchement : il est nul.

C'est qu'en effet, il ne suffit pas d'improviser des plantations d'arbres à gutta, il faut attendre de longues années avant de songer à en tirer parti par la méthode habituelle.

Le problème se complique encore par la constatation que l'évolution économique impose sans cesse l'augmentation des lignes sous-marines existantes.

Comment fera-t-on pour en construire de nouvelles, ou remplacer celles qui vont être incessamment réformées par suite d'usure?

Et il ne reste plus à l'heure présente, dans les stocks de Londres et de Rotterdam, que de la gutta qui a déjà son emploi et, dans dix-huit mois au plus tard, les dernières réserves de la Malaisie seront épuisées. Voilà la vérité !

Et que l'on ne croie pas qu'il soit possible de construire les câbles sous-marins avec une autre matière. Seule, la gutta-percha, je parle de la bonne qualité, a fait ses preuves et donne une sécurité complète. Oserait-on, par exemple, risquer les 15 millions que coûtera le câble Brest-Dakar, en essayant un isolant quelconque qui pourrait se comporter très bien aux essais et mettre, sans crier gare, le câble hors de service, du fait de la résinification ou du changement d'état moléculaire, qui guette les compositions chimiques quelles qu'elles soient, puisque toutes ne sont parfaites qu'en théorie.

Tel est l'exposé d'un état de choses qui menace d'avoir une répercussion universelle et immédiate sur les communications internationales.

Il y aurait peut-être, comme palliatif, la télégraphie sans fil. mais elle ne peut rendre, en tant que communication rapide et sûre, que fort peu de services, tant que l'on n'aura pas réalisé la *Syntonisation* des appareils. Même, si l'on y arrive, les professionnels estiment avec juste raison qu'elle ne saurait être considérée que comme un appoint aux câbles en service.

Et cependant on croyait bien avoir résolu le difficile problème de la perpétuité des câbles.

Le professeur Jungfleisch avait, en 1890, constaté que les feuilles des arbres à gutta contenaient une forte proportion de cette matière. Il imagina des procédés pour l'extraire, mais cette marchandise se résinifiait rapidement. Il fallait trouver mieux. Ce fut l'usine de Chécy qui, dès 1894, produisit la gutta des feuilles extraite au moyen des pétroles légers.

Cependant le danger qui menace les câbles sous-marins n'est que différé, car pour construire des lignes en gutta des feuilles, il faudrait d'immenses plantations analogues à celles du thé, et beaucoup de temps.

Le point délicat pour la création de plantations de millions d'arbres est surtout la reproduction de guttiers, car les arbres à graines sont rares. Il se fait en ce moment à *Nhia-Trang*, sous la haute surveillance de M. le Dr Yersin, des essais de bouturage direct qui sont en excellente voie, et la réussite semble certaine, car la preuve est maintenant faite que les vallées d'Annam conviennent merveilleusement aux guttiers.

Est-ce à dire que le danger est conjuré? Il n'en est rien. Il faut attendre dix ans peut-être avant que les réserves de feuilles soient suffisantes pour construire les lignes qui deviendront indispensables.

La science n'a jamais dit son dernier mot; mais il semble bien qu'en tout état de cause, l'industrie des câbles sous-marins va entrer dans une période très critique, qui ne prendra fin que par l'action énergique des Compagnies et des Gouvernements intéressés.

LEDAYAK.

Gervais Courtellemont. — *L'Empire colonial de la France. — l'Indo-Chine. — Cochinchine. — Cambodge. — Laos. — Annam. — Tonkin.* Préface de M. Marcel Dubois. Illustrations de G. Courtellemont. Un volume in-4°. Paris, Firmin-Didot, 56, rue Jacob.

Ce bel ouvrage, d'une intéressante et utile collection, se recommande par la valeur du texte et par l'abondance des gravures. Pour faire connaître nos possessions lointaines, les éditeurs de cette superbe publication se sont adressés aux personnes les plus compétentes, et ils ont réussi à donner au public des œuvres remarquables. Les procédés de reproduction de la photographie, dont M. Gervais Courtellemont s'est fait une spécialité, ont servi à illustrer cet ouvrage et n'en sont pas le moindre attrait. C'est vraiment une œuvre de luxe, qui plaira à tous ceux qui s'intéressent aux questions coloniales.

ASIE

Expédition dans le Tian-Chan. (Monts Célestes.)

Pendant l'été de 1902, une expédition scientifique, organisée par l'Université de Tomsk et dirigée par le Dr Sapajnikov, accompagné de six naturalistes, a exploré la partie centrale du Tian-Chan.

Partant de Prjevalsk (rive est de l'Issyk-Koul) et se dirigeant vers l'Est, la mission suivit la vallée du Turgen-Aksou, passa ensuite le col de Kara-Kir (4 055 mètres), visita les vallées de l'Ottouk et du Kulou, puis le bassin de l'Irtach; enfin par les cols Terekty et Ichigart, elle parvint à la dernière crête du Tian-Chan au-dessus de la cuvette du Tarym. Après cette pointe au sud, les explorateurs revinrent dans la vallée du Kulou pour entamer la reconnaissance du Khan-Tengri et s'établirent au débouché de l'Achou-Tor et du Sarydchass, à l'altitude de 3 500 mètres. Cette exploration terminée, la caravane escalada la passe du Narynkol (4 000 mètres) et se dirigea vers l'Ala-Taou dzoungarien; finalement, le 29 août, elle arriva à Dcharkent, dans le Sémiritchié.

La mission rapporte des documents et des observations très curieuses sur les phénomènes glaciaires. Dans la vallée supérieure du Turgen-Aksou, cinq grands glaciers ont été cartographiés, deux dans la région du Terekty, sept dans le bassin de l'Irtach.

Dans le massif du Khan-Tengri existent trois groupes de pics dépassant 5 000 mètres et qui sont des centres la puissante glaciation.

AFRIQUE

Occupation de Kano par les Anglais.

Les Anglais sont entrés dans Kano le 3 février. On se rappelle que l'émir, depuis quelques mois, avait organisé la résistance à l'influence anglaise dans la Nigeria britannique.

La Royal Niger Company avait l'habitude de payer au sultan de Sokoto une annuité de 37 500 francs; mais lorsque le territoire de la Niger Company passa dans les mains du Gouvernement britannique, le sultan refusa d'accepter le transfert, et le messager du Gouvernement qui fut envoyé pour lui communiquer ce transfert a été « traité indignement », comme le déclarait le rapport du gouverneur. L'annuité a été abolie.

L'émir de Kano s'associa à l'hostilité de son « frère et ami » de Sokoto, et il expulsa dernièrement l'évêque anglais Tugwell et ses deux compagnons.

Depuis quelque temps, l'évêque demandait avec insistance que Kano fût ouvert au christianisme et à la civilisation. Kano ne voulait ni du christianisme ni de la civilisation. Mais le prétexte de l'attaque est, d'après la déclaration officielle, l'attitude de l'émir qui était dangereuse pour la commission anglo-française chargée de la délimitation des frontières entre le Soudan français et la Nigeria britannique.

La ville de Kano est solidement fortifiée. Elle est entourée d'un mur qui a 22 kilomètres de circonférence, 30 mètres d'épaisseur, 45 mètres de hauteur. Dans le mur même est creusé un sentier large d'un demi-mètre où se trouvent des tourelles pour les fusiliers du sultan. De l'autre côté du mur, il y a un fossé d'une profondeur de 5 mètres et d'une largeur de 6 mètres.

Viennent ensuite des prés non habités, mais cultivés, et enfin la ville. Les maisons de la ville sont, elles aussi, entourées de murs, et il a fallu prendre successivement chaque maison d'assaut.

L'émir de Kano, heureusement, n'a pas de fusils modernes, mais seulement quelques tromblons, et, ne possédant pas de munitions, ses hommes employaient des clous et des morceaux d'étain. On disait qu'il disposait de dix mille cavaliers.

Le chiffre exact de la population de Kano est inconnu; cependant, certaines estimations le portent à plus d'un million d'habitants. Ses marchés ont une haute réputation dans toute la région du Niger.

L'émir est âgé de trente-trois ans. C'est un foullah musulman qui gouverne dans les régions du Niger. Il vit entouré d'un luxe somptueux, dans un palais situé à 12 kilomètres de Kano. Il était autrefois vassal de l'émir de Sokoto, qui est le chef spirituel de toutes les races musulmanes de la Nigeria; mais depuis quelques années il a été à peu près indépendant.

Les Villages départementaux et les centres régionaux en Algérie.

Vers 1850 on parla beaucoup des villages départementaux; la presse consacra de nombreux articles au projet d'après lequel chaque département devait fournir à la colonie naissante un certain contingent d'émigrants que l'on installerait dans le même village. On dut reconnaître assez vite l'inconvénient de ce système : la solidarité heureuse du début pouvait devenir funeste à cause du croisement répété des mêmes familles entre elles. Aussi eut-on recours aux groupements par centres régionaux. Une statistique récente (janvier 1903) nous apprend dans quelle mesure et dans quel esprit la répartition des émigrants de nos provinces s'est effectuée sur le sol de l'Algérie.

Bernelle reçoit surtout des Ardéchois et des habitants des Hautes-Alpes; Corneille des Lozerots, des Savoyards et encore des Ardéchois et des habitants des Hautes-Alpes. A Hanotaux on a groupé les Français du sud-ouest; à Borély-la-Sopie, ceux du centre, etc.

Comme l'on compte bien qu'entre des villages peuplés d'une façon relativement homogène et les pays d'origine de leurs habitants, des rapports se créeront qui amèneront des demandes nouvelles de concessions, on a réservé dans chaque centre un certain nombre de lots qui seront peu à peu attribués aux familles de la même région qui désireront rejoindre leurs « pays ». Ainsi, sur 413 concessions à distribuer, 310 seulement ont été accordées, 103 ont été réservées. Il sera curieux de suivre les progrès de cette émigration régionale.

AMÉRIQUE

Les Martiniquais à la Guyane.

On sait qu'il a été décidé d'envoyer un certain nombre de Martiniquais à la Guyane. Cette décision a reçu un commencement d'exécution : un premier convoi d'immigrants martiniquais est arrivé à Cayenne le 30 janvier. Ce convoi comprenait dix-huit familles, soit quatre-vingt-dix-neuf personnes dont vingt et un hommes, vingt-trois femmes et cinquante-cinq enfants.

Après avoir reçu du gouverneur des recommandations pratiques, les immigrants ont été dirigés sur Montjoly et installés dans une vaste bâtisse provisoire. Toutes les mesures sont prises pour qu'ils ne manquent ni d'ustensiles de ménage, ni d'instruments de travail, ni de vivres, ni des soins médicaux qui leur seraient nécessaires. Dès qu'aura eu lieu le tirage au sort des lots de terre qui leur seront réservés, ils choisiront chacun l'emplacement de leur case, soit sur leur concession, soit dans les villages en formation.

La Richesse agricole aux États-Unis.

En 1900, le nombre des exploitations rurales aux Etats-Unis s'élevait à 5 739 657, et la surface qu'elles occupent à 3 404 157 kilomètres carrés, soit 48 o/o de la superficie totale de l'Union; 65 o/o des exploitations agricoles sont cultivées par leurs propriétaires, 13 o/o par des fermiers, 22 o/o par des métayers. Depuis 10 ans, le nombre des propriétaires exploitants a augmenté.

En 1900, la valeur totale des exploitations a été évaluée à 102,5 milliards de francs; la valeur nette des produits a été de 18 820 millions, soit 18 o/o du capital représenté. Les états qui renferment la plus forte population de gros bétail sont le Texas (10 millions de têtes), l'Iowa (5 millions), le Kansas (4 millions et demi). La valeur des animaux vendus ou abattus en 1900 s'élève à 4 563 millions de francs.

Le Chamanisme et le Lamaïsme des Aborigènes sibériens.

Depuis quelques années, l'Europe suit avec intérêt le rapide développement de l'immense Sibérie. Le chemin de fer qui traverse celle-ci de part en part a répandu dans ses glaces la chaleur de la civilisation occidentale. Mais si le commerce et l'industrie font d'étonnants progrès, l'âme des indigènes reste encore fermée aux lumières d'une religion meilleure. Malgré les efforts tentés par les Russes, les cultes bizarres ou grossiers régneront encore longtemps sur la plus grande partie de la population.

La population de la Sibérie se compose de six millions de Russes et de deux millions d'aborigènes, comprenant plusieurs peuplades d'origine asiatique, plus ou moins nomades, dont les principales sont les Kirghizes, les Bouriates, les Tatares, les Iakoutes, les Mandchous.

Les Kirghizes et les Tatares appartiennent à la religion mahométane, la grande majorité des Bouriates professe le lamaïsme, les Mandchous sont bouddhistes, et tous les autres (Iakoutes, Toungouses, Ostiaks, Samoyèdes, Tchouktches, Teboutes, Guiliaks, etc.), se vouent au chamanisme.

Soucieux de consolider leur domination dans l'Asie septentrionale par une assimilation systématique de ces tribus mi-sauvages, les Russes s'efforcent, depuis longtemps déjà, de les convertir à l'orthodoxie grecque. Malheureusement, ils n'y réussissent guère, et les conquêtes de leurs missionnaires, à en juger par les résultats obtenus, ne compensent pas suffisamment leurs efforts ni les sacrifices consentis.

Les Kirghizes et les Tatares connaissaient les Russes depuis cent cinquante ans déjà, lorsqu'ils se convertirent au mahométisme, marquant nettement ainsi leurs préférences. Attachés à leur religion nouvelle, ils sont maintenant de plus en plus réfractaires au christianisme : cinquante-huit de leurs coreligionnaires seulement ont été baptisés, en 1900, par la mission spéciale des steppes kirghizes, dont les frais s'élevèrent cependant à 73 000 francs.

FEMME BOURIATE EN COSTUME DE FÊTE.

D'après une photographie.

On ne trouve de renégats que parmi les Kirghizes pauvres, ruinés (Djataki), qui se laissent séduire par de maigres avantages accordés aux convertis.

Quant aux Bouriates, chamanistes de vieille date, ils montrent peu d'empressement à se mettre sous l'égide de l'Église grecque. En revanche, le lamaïsme, culte apporté du Thibet, s'est beaucoup et rapidement répandu parmi ces descendants des Mongols pendant la première moitié du XIXe siècle; aujourd'hui au moins 70 o/o des Bouriates sont lamaïtes.

Bien moins réfractaires que les Kirghizes et que les Bouriates, tous les autres aborigènes sibériens, adeptes fervents du chamanisme, se laissent convertir à l'orthodoxie, mais généralement leur conversion n'est que superficielle et partant fictive. N'ayant point

compris ou ayant mal retenu les dogmes primordiaux de la religion chrétienne, négligeant la plupart de ses rites, ces païens invétérés continuent à redouter les phénomènes mystérieux de la nature, à diviniser le ciel, le soleil, les montagnes, les fleuves, les pierres, etc; ils offrent toujours des sacrifices à leurs idoles et recourent, en toutes circonstances difficiles, au pouvoir occulte des chamans. Nombreuses sont les causes qui s'opposent à la propagation du christianisme parmi les autochtones de la Sibérie : c'est d'abord la pénurie de missionnaires qui, stimulés par une réelle vocation, soient suffisamment préparés à cet apostolat; la grande majorité ne connaissent même pas les langues des peuplades qu'ils sont chargés de convertir et prêchent en russe; les indigènes, qui s'improvisent interprètes, pour traduire leur enseignement, sont généralement, eux-mêmes, dénués de toute culture et comprennent à peine la langue russe. Les distances énormes à parcourir et le manque de communications faciles empêchent les missionnaires de visiter assez souvent les tribus idolâtres. Comme elles sont toutes illettrées, le livre ne saurait être d'aucun secours pour les initier au christianisme. Les écoles sont fort rares et mal organisées. La vie sauvage, les mœurs, les coutumes et les conceptions grossières de ces primitifs, les rendent absolument inaptes à se pénétrer des doctrines chrétiennes. Enfin l'enseignement par l'exemple leur fait totalement défaut : la vie et l'attitude des Russes, avec lesquels ils entrent en contact, ne sont nullement empreintes des vertus théologales.

Le chamanisme (culte noir) et le lamaïsme (culte jaune) règnent donc à peu près en maîtres sur les diverses tribus de la Sibérie.

Le chamanisme est une religion grossière, basée sur la croyance aux forces élémentaires qui sont, suivant les cas, favorables ou hostiles.

Superstitieux au suprême degré, l'homme sauvage des divers continents est incapable d'envisager avec calme les manifestations violentes des éléments. Subissant les effets, sans pouvoir comprendre les causes, il devient nécessairement fétichiste.

Un Bouriate pêcheur, surpris par une tempête, qui subitement hérisse de vagues les eaux naguère calmes du lac Baïkal, un lakoute chasseur, cerné brusquement dans les toundras polaires par une « pourga » (cyclone arctique), un Tchouktche nomade, terrorisé par les tremblements de terre et par les éruptions volcaniques du Kamtchatka, attribuent naïvement ces phénomènes mystérieux au courroux de génies malfaisants; leur imagination en peuple le ciel, et il importe de les rendre favorables, de les amadouer par des offrandes ou des sacrifices.

CHAMAN EN COSTUME DE CÉRÉMONIE.

D'après une photographie.

Mais il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir communiquer directement avec ces génies invisibles : des êtres supérieurs, d'une nature surhumaine, peuvent seuls invoquer ces esprits mystérieux.

Le besoin créant l'organe, ces intermédiaires entre les dieux et les hommes surgirent donc, un jour, en la personne de chamans, sorte de prêtres-sorciers déifiés, incarnant en eux l'essence même du culte qui porte leur nom.

Le ciel, ce dispensateur de la vie, et le feu, ce

bienfaiteur des contrées froides, jouissent chez les chamanistes d'une vénération particulière.

Le chamaniste croit en l'existence d'esprits supérieurs, « Tengryïs », qui séjournent toujours au ciel; les intermédiaires entre ces esprits et les hommes s'appellent « Khatis »; ils descendent quelquefois sur la terre.

Il est en outre des esprits inférieurs : protecteurs de chaque localité, ils s'appellent « Zaïans »; tuteurs attitrés de chaque tribu ou famille, ils portent le nom d'« Ongous ».

Une peau d'hermine, de lièvre ou de putois, ornée de rubans; une poupée, confectionnée avec des chiffons; une tête d'homme en bois et le plus souvent une image grossière, peinte en rouge, sur une planchette ou sur un chiffon, telles sont les idoles symbolisant les Ongous protecteurs, patrons attitrés des gens, des animaux, des métiers, des jeux, de diverses maladies, etc.

Des offrandes d'eau-de-vie, de laitage, etc., sont constamment déposées devant ces symboles, qui sont généralement brûlés et remplacés par d'autres à la mort du chef de la famille.

Plusieurs fois par an, chez les riches, et une fois tous les trois ans chez les pauvres, des cérémonies, des sacrifices et des fêtes collectives sont organisées aux endroits désignés : il s'y trouve une sorte d'autel, « Obo » (amas de pierres ou de branches), consacré au Zaïan de la localité. Ces sacrifices solennels s'appellent « Taïlagani », et c'est un chaman qui y officie en grande pompe.

AUTRE CHAMAN EN COSTUME DE CÉRÉMONIE.

D'après une photographie.

On ne s'improvise pas chaman; des facultés spéciales sont nécessaires pour le devenir. Il faut avoir une imagination très vive, être sujet aux hallucinations, voire à l'épilepsie. Ce sacerdoce est généralement héréditaire et se transmet surtout par la ligne féminine.

L'intervention sacerdotale d'un chaman est le plus souvent sollicitée dans le cas d'une maladie grave. Il nous a été donné d'assister à une séance où officiait un chaman bouriate.

On alluma dans l'yourta (habitation des nomades) un grand feu que l'on alimentait en jetant des brindilles de sapin, de la bruyère et quelques autres herbes sèches; on avait aspergé l'yourta de lait aigre. La cérémonie commence. Aidé de ses assistants, le chaman revêt ses habits sacerdotaux : une sorte de pelisse en peau de chamois, ornée de franges et de pendeloques en fer représentant des serpents, et une espèce de couronne, formée d'un cercle et de deux arcs en fer qui se croisent au sommet.

Prenant dans ses mains deux bâtons dont le pommeau représente une tête de cheval, le chaman se met debout devant le feu et commence à chanter, accompagné par ses aides; il balance son corps en tous sens, tandis que ses jambes restent immobiles, ou bien il fait des sauts brusques, en s'appuyant sur ses bâtons.

Le chaman arrive graduellement à un tel état de surexcitation, qu'il tombe enfin par terre, en proie à une véritable crise d'épilepsie : les membres agités par des convulsions effrayantes, les yeux chavirés, la bouche pleine d'écume, le sorcier grince des dents, pousse des cris rauques, rugit, se jette sur les personnes présentes...

Les Bouriates chamanistes affirment qu'au point culminant de cette crise, des esprits s'introduisent furtivement dans le chaman et, le rendant extra-lucide, lui permettent de prophétiser, d'accomplir toutes sortes de miracles.

Lorsqu'il s'agit de la guérison d'un Bouriate, c'est l'âme du chaman qui quitte son corps et va délivrer celle du malade, envolée déjà dans la demeure des morts, royaume d'Erlen-Khan; le chaman l'implore afin qu'il autorise le retour de l'âme du moribond sur la terre.

En officiant, le chaman et ses aides chantent des cantiques composés pour la circonstance, ou bien improvisent des contes fantastiques, qui tiennent les assistants au courant des péripéties du pèlerinage céleste qu'entreprend l'âme du sorcier.

L'exorcisme des « Kamis » (chamans) est considéré par ces idolâtres invétérés, comme le meilleur remède pour se débarrasser d'une maladie, et le tintamarre infernal de leurs tambourins remplit encore aujourd'hui les solitudes calmes et noires des « taïgas » (forêts vierges).

La cérémonie des Zaïans (protecteurs des localités) est plus curieuse encore. Une nuit de sabbat réunit tous les habitants d'un « ail » (village) qui s'embrase alors de la vive lueur de nombreux bûchers allumés en plein air; tout autour de ces feux s'asseyent des vieilles édentées, une pipe à la bouche, habillées de courtes vestes rouges, silencieuses, immobiles, comme des momies lugubres. Les bêtes, destinées au sacrifice, sont là, prêtes à être égorgées.

Le chaman, affublé d'un costume bizarre, hérissé de plumes, sort brusquement d'une yourta, commence à tournoyer, à gambader, fait mille contorsions, frappe avec furie sur son tambourin, invoque les esprits, prophétise.

Une grande partie des lakoutes sont baptisés et

portent des noms russes, ce qui ne les empêche nullement de continuer à pratiquer le chamanisme : c'est ainsi qu'ils croient toujours aux âmes errantes des suicidés, des noyés et des chamans aussi. Suivant une autre coutume chamane, entre deux poteaux plantés en pleine forêt et surmontés d'oiseaux symboliques en bois, ils tendent une corde en crin blanc, destinée à servir de « chemin de sacrifice » au bœuf qui, attaché à un des poteaux, sera sacrifié et montera au ciel aussitôt que le chaman lui aura transmis la maladie de l'homme qu'il est chargé de guérir.

Les lakoutes sont persuadés que tous les objets, arbre, pierre, couteau, hache, possèdent une âme. Au sommet d'une montagne, au pied d'un rocher, sur les bords d'une rivière, ils laissent, en passant, quelques minces offrandes destinées au génie du lieu : un peu de sel, de thé ou de tabac, de petites peaux d'animaux, des morceaux d'indienne, quelque menue monnaie, etc., etc.

(A suivre.) B. DE ZENZINOFF.

Sur les Bords du Victoria Nyanza. — La Tribu des Kavirondo.

Un voyageur allemand, qui a passé une année entière au milieu de la tribu des Kavirondo, vient d'écrire, dans le *Berliner Tageblatt*, sous la signature de Bwana Kuni, un article dans lequel il donne des renseignements très intéressants sur les mœurs et coutumes de ces enfants de la nature.

Le Kavirondo est situé dans l'Afrique orientale anglaise, à quelques kilomètres à l'est du lac Victoria-Nyanza; il s'étend du sud-est au nord-ouest, à cheval sur l'équateur et un peu à l'est du 34e méridien de longitude orientale. Le terrain à proximité du lac n'est fertile que par endroits; par contre, la partie du Kavirondo située dans les montagnes est assez riche en céréales, telles que blé noir, maïs, etc.

La tribu des Kavirondo compte plusieurs villages ayant chacun à leur tête un Mouami (sultan) qui règle, avec les plus anciens du pays, toutes les affaires litigieuses de ses administrés. L'indigène du Kavirondo a un corps dont les lignes sont assez élégantes, et une belle figure, à la physionomie presque européenne. La couleur de sa peau est brun foncé.

Sous le rapport moral, les principales caractéristiques des habitants du Kavirondo sont : la cupidité, l'avarice et la superstition. Ils font le commerce de moutons, de volailles, de bestiaux et de céréales, qu'ils échangent contre des perles en verre (la monnaie courante du pays), du fil de laiton ou de fer et des étoffes.

Le voyageur allemand s'étend assez longuement sur la cérémonie du mariage qui est assez curieuse. Lorsqu'un indigène veut se marier, il ne s'adresse ni à la jeune fille de son choix, ni à ses parents, mais directement au mouami, avec lequel il marchande le prix de vente de sa fiancée, qui, d'ailleurs, ignore totalement que ses charmes ont captivé un jeune homme de son village. Généralement le mouami demande au soupirant quatre ou six vaches. Le postulant donne dès lors un premier acompte, et aussitôt il entre en possession de la jeune fille. Mais si les autres acomptes ne sont pas payés dans les délais convenus, le mouami reprend la fiancée.

L'enlèvement de la jeune fille par son fiancé donne lieu à un repas pantagruélique dont le menu comprend de la viande de chèvre, des poissons, des fruits et une sorte de boisson rappelant la bière, qui est fabriquée avec du blé noir; pendant le festin, une pipe, bourrée d'un tabac très fort, circule de bouche en bouche. Les quantités de viande englouties par les convives sont absolument phénoménales.

Quand le repas est terminé, très tard dans la nuit, le nouvel époux emmène sa jeune femme dans sa hutte qu'il ferme le plus hermétiquement possible, au moyen d'une porte en jonc. Au dehors de la hutte, commence alors une sarabande qui se prolonge jusqu'à l'aube. Toute la jeunesse du village, réunie au grand complet devant la hutte des jeunes mariés, chante sans interruption, tandis que les enfants cherchent, à tour de rôle, à pénétrer du regard cette cloison « derrière laquelle se passe quelque chose ».

La musique fait aussi partie de la fête; aux sons monotones du tambour africain et d'une sorte de guitare qui accompagnent des chants encore plus monotones, les indigènes se livrent aux plaisirs chorégraphiques. La danse consiste en une marche cadencée en avant et en arrière, pendant laquelle les indigènes, sifflant toujours sur le même ton, étendent, à chaque pas, leurs mains jointes en avant du corps.

La polygamie existe aussi au Kavirondo; ce sont les mouamis qui possèdent le plus grand nombre de femmes. Une hutte est affectée à chacune des femmes, avec lesquelles l'époux passe une semaine, à tour de rôle. Ce sont les femmes qui s'occupent des travaux des champs, pendant que les hommes vont à la pêche.

Le sentiment de la famille est très développé dans le Kavirondo; contrairement à ce qui se passe chez les autres peuplades africaines, les enfants, même quand ils sont devenus des hommes, n'oublient pas ceux qui leur ont donné le jour. Les frères et sœurs ont les uns pour les autres la plus grande affection; habituellement ils gâtent beaucoup le plus jeune d'entre eux, auxquel ils donnent les plus belles perles et les plumes aux couleurs les plus voyantes.

Le voyageur allemand rapporte que les enfants du village où il vivait n'avaient jamais vu, avant son arrivée, un homme blanc. Lorsque les parents voulaient faire obéir leurs enfants, ils les menaçaient de les faire manger par l'homme blanc, le croquemitaine de l'intérieur de l'Afrique.

Les hommes sont absolument nus; les élégants s'enduisent le corps de boue, de la tête aux pieds, et s'y font dessiner des ornements dont ils se montrent très fiers. De plus, ils s'entourent le front, le visage et la poitrine de courroies en cuir, garnies de coquillages.

(A suivre.) MORIAK.

Vue d'ensemble des Phénomènes volcaniques de 1902.

L'année 1902 a été caractérisée par des phénomènes éruptifs et sismiques d'une fréquence et d'une intensité inusitées, répartis sur une grande étendue de la surface terrestre. On se rendra compte de l'importance exceptionnelle de ces phénomènes, par la vue d'ensemble que nous en donnons dans les lignes suivantes.

Le sol terrestre ne se trouve jamais dans un état d'immobilité absolue. Partout et toujours, il est soumis à des mouvements variés de *vibrations, d'oscillations* plus ou moins lentes, ou de *commotions* plus ou moins brusques : ces dernières constituent ce qu'on désigne plus particulièrement sous le nom de *secousses sismiques* ou *tremblements de terre*.

80 o/o environ de ces secousses sismiques sont tellement faibles qu'elles échappent aux sens de l'homme, mais elles sont nettement révélées par les instruments spéciaux et très délicats des observatoires, désignés sous le nom de *sismographes*.

Nous négligerons toutes les manifestations de faible intensité, pour concentrer notre attention sur les tremblements de terre nettement sensibles pour l'homme, et sur les éruptions volcaniques, qui ont avec les grandes secousses sismiques une corrélation marquée.

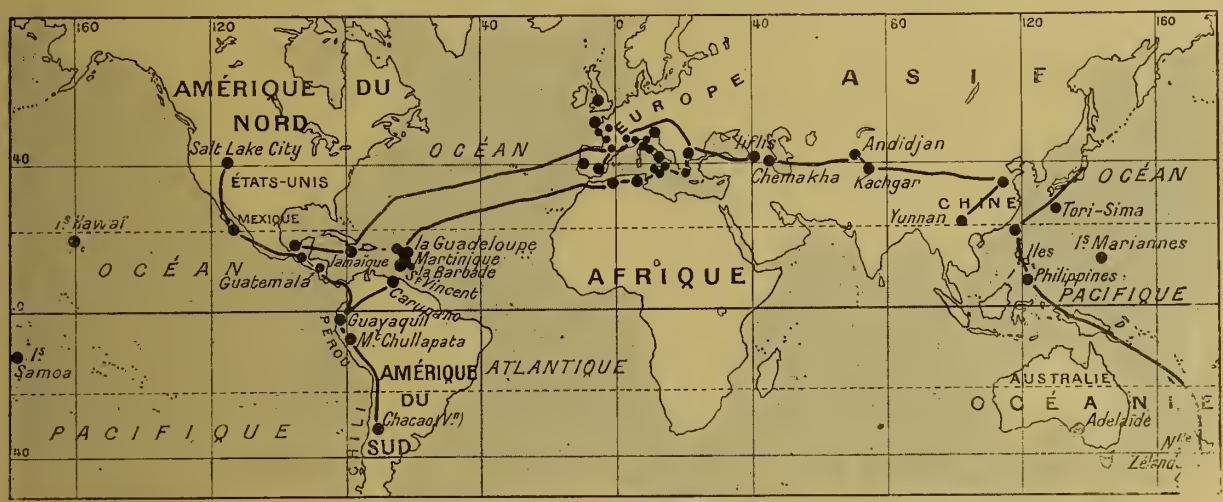
En 1902, les manifestations du volcanisme débutent par un terrible tremblement de terre qui bouleverse toute la région occidentale du Caucase, et détruit la ville de Chemakha (25 000 habitants). Les premières secousses se font sentir le 13 février vers midi, acquièrent leur plus grande intensité le 14, et se terminent le 20, par l'ouverture de la montagne qui vomit des flots de lave et constitue un nouveau volcan.

Dès lors, il semble que le branle soit donné. L'action volcanique, suivant l'une des lignes particulièrement sensibles du globe, c'est-à-dire le repli le plus récent de l'écorce terrestre désigné par les géologues, sous le nom de *soulèvement alpin*, se propage d'abord vers l'Orient. Elle se manifeste, le 15 février, vers 7 h. 45 du matin, par un tremblement de terre à Tchao-kia-tchoang, sur les confins du Chantoung et du Tcheli (Chine), par 113°30′ est de Paris, et 37°15′ nord, c'est-à-dire à peu près sous le même parallèle que Chemakha.

Le 24 février, à 8 h. 25 du soir, autre secousse semblable en Chine, à Yun-Nan-Sen, par 100°32′ est de Paris et 25°6′ de latitude nord.

L'ébranlement se propage plus lentement vers l'occident. Néanmoins, le 6 mars, il se manifeste par de fortes secousses de tremblement de terre, à Ferrare, à Florence, à Lucques.

Puis il traverse l'Atlantique, et il atteint la région volcanique du Centre-Amérique et des Antilles, qui est d'une extrême sensibilité à toute « excitation » sismique, même quand celle-ci est d'origine lointaine.



CARTE DES PRINCIPAUX SOULÈVEMENTS VOLCANIQUES EN 1902.

Le 18 avril, à 8 h. 22 du soir, après un épouvantable orage électrique, accompagné d'une pluie diluvienne, une effroyable secousse de tremblement de terre bouleverse le Guatemala, ruinant Quetzaltenango (25 000 habitants), San Marcos, Mazatenango. San Pedro, Amatitlan, San Felipe, Ocos, et beaucoup d'autres villes des districts de l'ouest.

Il y a lieu de noter, à ce propos, à quelle énorme distance se propagent les ondes sismiques. Non seulement celle-ci a été enregistrée dans l'île de Wight (Angleterre), mais elle a même affecté le microséismographe Vicentini de l'observatoire de Manille (îles Philippines).

Les secousses durent au Guatemala jusqu'au *22 avril*, mais avec moins de fréquence et d'intensité. Il semble que, sur ce point, l'énergie volcanique soit momentanément épuisée; mais elle va se propager vers la région des Antilles, qu'elle n'abandonnera plus depuis ce moment.

Le *23 avril*, la montagne Pelée (Martinique) montre un panache de fumée. Or la dernière éruption

de la montagne Pelée datait du 18 août 1851. A proximité du sommet, un petit lac d'une circonférence de 150 à 160 mètres, le lac des Palmistes, occupait l'ancien cratere, qui paraissait éteint à jamais, bien qu'on vît sourdre au pied de la montagne des sources thermales. Cela prouve bien qu'il n'y a jamais extinction complète et définitive de l'activité volcanique.

Le 3 mai, ont lieu, à la Martinique, les premières projections de cendres; la montagne Pelée est éclairée, la nuit, par la lave incandescente qui occupe son cratère. Le 4 mai, de grandes quantités de cendres sont projetées et couvrent la campagne environnante. Le 5 mai, un jet de boue et de lave fait éruption et détruit les factoreries de la maison Guérin, situées à 2 milles de Saint-Pierre; la mer recule de 90 mètres. En même temps, l'activité volcanique s'étend. Ce même jour commence, dans l'Antille anglaise de Saint-Vincent, l'éruption de la Soufrière, volcan qu'on croyait également à jamais éteint. Le 6 mai, le gouverneur de la Martinique avise le ministre des Colonies qu'un torrent de boue brûlante suit la vallée de la rivière Blanche.

Or, ce même jour, en Europe, tout le littoral de la Méditerranée occidentale est affecté par des secousses de tremblement de terre.

Le 7 mai, l'éruption de la Soufrière (île de Saint-Vincent) atteint son maximum, et l'on enregistre en Europe, à l'île de Wight, à Edimbourg et dans d'autres stations un petit tremblement de terre d'origine très éloignée.

Le 8 mai, à 8 heures du matin, éruption violente de la montagne Pelée, qui détruit Saint-Pierre.

C'est la crise d'une activité volcanique anormale constatée non seulement à la Martinique, mais dans les îles voisines de Sainte-Lucie, de Saint-Vincent, de la Dominique. A la Barbade, et, plus au nord, dans le groupe dont font partie Saint-Christophe et Antigua, des détonations souterraines se font entendre sans interruption.

La forte perturbation *magnétique* résultant de cette crise volcanique a été enregistrée : 1° en Amérique, par les observatoires de Cheltenham, à 47 kilomètres au sud-est de Washington, et de Baldwin, dans le Kansas; 2° en Europe, par l'observatoire du Val Joyeux, près de Saint-Cyr (France), par l'observatoire d'Athènes; 3° en Océanie, par l'observatoire de Manille (îles Philippines); 4° en Asie, par l'observatoire de Zi-ka-wei (Chine), qui est situé à 10 minutes près, sur le méridien opposé à celui de la Martinique.

Cette perturbation magnétique a donc parcouru la surface entière du globe et a pu exciter partout de nouveaux foyers.

Néanmoins, c'est la montagne Pelée qui reste tout d'abord le principal centre d'activité volcanique, avec des paroxysmes, le 20 et le 26 mai, puis le 6 juin.

En juin, dans le Caucase, secousses qui se continuent en juillet.

Le 5 juillet, violente secousse de tremblement de terre à Salonique. Le 8 juillet, légères secousses dans le voisinage de Cheadle, comté de Chester (Angleterre). Le 26 juillet, réveil du volcan Camiguin, aux Philippines. Du 27 au 31 juillet, soixante-quinze secousses de tremblement de terre dans le sud de la Californie.

Au mois d'août, la fréquence et l'universalité des phénomènes volcaniques augmente. Le 1er août, quatre violentes secousses dans la Californie méridionale. Le 3, violent tremblement de terre à Leiria (Portugal). Le 4 août, même phénomène dans tout le centre du Portugal et en Toscane, enregistré par tous les séismographes de l'Italie. Le 5, tremblements de terre fort sensibles à Gênes, à Pise, à Turin. Le 13, la petite île japonaise de Tori-Sima, située entre l'île de Niphon et les îles Borim, est ensevelie sous les débris d'une éruption volcanique qui dure jusqu'au 18. Le 15, recommencent les éruptions partielles du mont Pelé. Le 21 août, violente secousse à Nimdanao (Philippines). Le 22 août, violent tremblement de terre à Kachgar (Turkestan). Le 24 août, on ressent à la Martinique des secousses très nettes de tremblement de terre. Le 25, le mont Pelé entre en éruption. Le 26, nouvelle éruption, coïncidant avec une secousse violente aux îles Philippines. Enfin, le 30 août, paroxysme de fureur du mont Pelé, et destruction du Morne-Rouge, de l'Agoupa-Bouillon et du Carbet (raz-de-marée).

Après cette nouvelle crise, il se produit une accalmie d'une vingtaine de jours, puis les manifestations volcaniques reprennent de toutes parts.

Le 19 septembre, violent tremblement de terre ressenti dans vingt-quatre villes de l'Australie du Sud.

Le 20 septembre, légère éruption du mont Riggo, au sud de Formose. Le 22, épouvantable tremblement de terre à Gouaham (îles Mariannes) : sept cent quatre-vingts secousses sont enregistrées, à la distance de 2 700 kilomètres par les instruments de l'observatoire de Manille. Le 24 septembre, le mont Chullapata, au Pérou, qu'on ne croyait pas être un volcan, entre en éruption pendant quinze jours. Le 26 septembre, l'Etna lance une colonne de vapeurs dans le voisinage des lieux témoins de l'éruption de 1892.

Le 1er octobre, légère éruption de la Soufrière de Saint-Vincent (Antilles), après une semaine de calme. Le 4 octobre, trois violentes secousses de tremblement de terre à Tiflis. Le 6 octobre, violentes éruptions de la Soufrière de Saint-Vincent.

Accalmie d'environ un mois.

Le 15 novembre, le Stromboli entre en éruption, en même temps que, dans le Pacifique, des volcans jusqu'alors relativement calmes semblent se réveiller. Ainsi, des nouvelles de Samoa font connaître que le volcan de l'île de Savaü est en pleine éruption. Plusieurs cratères lancent des poussières et des vapeurs, et une pluie de cendres recouvre un village d'une couche de 5 centimètres.

D'autre part, aux îles Hawaï, le Kilanea entre en éruption avec une violence inconnue dans les vingt dernières années.

Le 16 novembre, éruption de vapeurs du mont Pelé. Le 17, secousses de tremblement de terre à Salonique. Le 18, violentes secousses de tremblement de terre à Oran (Algérie). — Deux secousses de tremblement de terre à Salt-Lake-City (États-Unis). — La montagne Pelée est en pleine éruption. Le 20, très violente oscillation de tremblement de terre à l'oued Marsa (département de Constantine). Le 22, violente secousse de tremblement de terre à la Jamaïque. Le 24, violente secousse de tremblement de terre à Latacunga (équateur). Le 27, éruption violente de la Soufrière (île de Saint-Vincent). Le 28, éruption extrêmement violente de la montagne Pelée. Le 29, tremblement de terre en Maine-et-Loire. Le 5 décembre, tremblement de terre

à Belle-Ile-en-Mer. Le 9 décembre, activité générale du Vésuve, de la montagne Pelée, de la Soufrière, et forte secousse de tremblement de terre à Guayaquil (Équateur). Le 16 décembre, un violent tremblement de terre détruit Andidjan (50 000 habitants), dans la province de Ferghana (Turkestan russe), puis le sol ne cesse de trembler avec une violence toujours croissante jusqu'au 25, affectant une étendue de 1 800 kilomètres carrés. Dans la nuit du 18 au 19 décembre, éruption de la montagne Pelée, toujours croissante jusqu'au 27. Le 30 décembre, violente secousse de tremblement de terre dans les Hautes-Pyrénées.

Hâtons-nous d'ajouter que, depuis la fin de l'année 1902, les manifestations de l'activité volcanique n'ont diminué ni de fréquence, ni d'intensité, ni d'universalité, et que, par conséquent, sous ce rapport, l'année 1903 paraît être, jusqu'à ce moment, la continuation pure et simple de l'année 1902, c'est-à-dire présentant les mêmes caractéristiques au point de vue des éruptions volcaniques et des tremblements de terre.

Les faits mis en évidence par ce qui précède peuvent être ramenés aux ordres d'idées suivants :

1° Des volcans supposés à jamais éteints, et même des montagnes qu'on ne soupçonnait pas d'être des volcans (tels que le mont Chullapata, au Pérou), peuvent, au moment où l'on s'y attend le moins, manifester une activité volcanique intense, susceptible d'occasionner des désastres.

2° L'activité volcanique se manifeste principalement suivant une ligne, affectant, en Europe, le pourtour de la mer Méditerranée; en Asie, le Caucase, le Turkestan, la Chine centrale, les îles du Japon; en Amérique, la Californie, l'Amérique centrale, les Antilles, l'Équateur et le Pérou; en Océanie, les Philippines, les Mariannes, Hawaï, Samoa, Australie, Nouvelle-Zélande; en Afrique, seul le littoral de la Barbarie paraît être affecté de quelques frémissements sismiques.

3° Les éruptions et les tremblements de terre les plus violents n'épuisent que très momentanément et localement l'activité volcanique qui ne tarde pas à se manifester ailleurs avec tout autant d'intensité.

4° L'activité volcanique se propage plutôt suivant la direction des parallèles, que suivant la direction des méridiens, tant à travers les océans qu'à travers les continents.

Le Marché d'esclaves de Marrakesh.

MARRAKESH[1] est une ville intéressante à un point de vue spécial; son marché des esclaves est un des débouchés les plus importants du trafic.

Les affaires s'y font d'une façon très régulière trois fois par semaine; et pendant la durée de mon séjour dans la ville marocaine, je fus souvent témoin, et mes camarades aussi, de l'horrible commerce qui se fait à peu de jours de la côte, malgré les protestations des chancelleries européennes, malgré la propagande de nos Congrès et de nos Sociétés antiesclavagistes, et malgré le récit de voyageurs européens qui ont été, comme moi, témoins oculaires de ces monstruosités.

Le marché a lieu dans une grande cour cloîtrée, autour de laquelle sont disposées plusieurs niches bâties en briques, qui tiennent lieu de nos loges de théâtre, et où s'installe le public; au centre de la cour, se trouve une bâtisse découverte où quelquefois s'arrêtent les esclaves avant d'être vendus. La marchandise est tout à fait variée : j'ai vu vendre des vieillards et des jeunes femmes, des fillettes, des jeunes gens, des enfants, qui pouvaient à peine marcher; j'ai vu vendre, par lots, de jeunes mères avec leurs nourrissons. Il y en a de toutes les couleurs, noirs, mulâtres plus ou moins foncés, appartenant à un grand nombre de races africaines, quelquefois à des tribus lointaines; il a fallu à ces malheureux des semaines et des mois pour arriver au but de leur sinistre expédition.

A l'heure où le marché commence, le crieur public prend à tour de rôle les esclaves destinés à être vendus; *suivi de sa marchandise*, il fait à une allure généralement assez vive, le tour de la cour, criant le prix qui a été fixé préalablement par le vendeur.

L'acheteur, casé dans sa niche à l'enchère, fait un signe auquel obéit immédiatement le crieur en accompagnant l'esclave mis en vente, et alors commence un interrogatoire public, dont il est facile de deviner le sens. Avant d'acheter, le futur propriétaire examine la bouche, comme il le ferait d'un cheval, et tâte à son gré le corps de la victime.

Si les réponses sont satisfaisantes, *si l'article plaît*, la vente est faite et ensuite régularisée par contrat. Le prix d'une mulâtresse peut atteindre jusqu'à 500 pesetas; une négresse se vend de 200 à 300 pesetas. Si la marchandise n'a pas séduit le plus offrant, l'esclave continue à être mis aux enchères jusqu'à ce qu'il soit vendu; il arrive parfois que le vendeur est obligé d'envoyer sa marchandise au marché plusieurs jours avant de pouvoir s'en défaire.

A côté du marché, se trafiquent encore d'autres honteux contrats. En effet, les esclaves blanches ne sont jamais mises en vente publique. Provenant des tribus razziées, ou encore de la succession d'un personnage décédé, dont le sultan, seul héritier légal de toute fortune importante, fait liquider la maison, elles atteignent parfois 1 100 à 1 200 pesetas, mais on en trouve à de plus bas prix : une famille du Draa était venue à Marrakesh vendre ses trois filles; l'aînée, âgée de dix ans, fut vendue 15 pesetas; la plus jeune, âgée de cinq ans, n'atteignit que 5 pesetas...

LUIS SORELA.

1. Nom indigène de la ville de Maroc.

Angoulvant et Vignéras. — *Djibouti, Somalie, Mer Rouge, Abyssinie*, 1 vol. in-18, broché : 3 fr. 50. J. André, éditeur, Paris.

BILAN DES EXPLORATIONS EN COURS

AFRIQUE

MM. **Allemand** (Charles), naturaliste, est chargé d'une mission scientifique dans l'Afrique orientale anglaise et plus particulièrement dans la région comprise entre Mombaza et Port Florence.

Bourg de Bozas (vicomte du) est mort à Amadis (Congo belge), le 25 décembre 1902, emporté par un accès de fièvre paludéenne, contractée au cours de sa mission. Il était parti de France, le 10 janvier 1901. Les survivants de la mission, MM. Golliez, Didier et le Dr Brumpt, sont arrivés à Bordeaux, le 21 mars, en excellente santé, après avoir parcouru le centre de l'Afrique, de l'Éthiopie au Congo. Ils ont été reçus par leurs anciens compagnons, le lieutenant d'Annelet et Zeitner, rentrés en France avant eux.

Chevalier et **Courtet**, chargés de missions, viennent d'arriver chez le sultan Snoussi, qui fit massacrer Crampel en 1892. Ils ont été reçus avec cordialité et magnificence. — Le capitaine Julien revient d'accomplir une mission près du même chef.

Duchesne-Fournet vient de rentrer à Paris, après un séjour de dix-huit mois en Abyssinie. Dans la seconde partie de son voyage, il a exploré le nord-ouest de la région d'Addis Ababa et du bassin du Nil Bleu. Il a visité l'Oualaga où il a rencontré l'ingénieur français Comboul, qui exploitait cette riche région minière depuis de longues années et y est mort en décembre 1902.

Fourneau (capitaine) vient de démontrer à nouveau la navigabilité du Niger. Avec des bateaux convoyant 98 tonnes de marchandises, il a atteint, le 10 janvier, Karimana dans le district de Say, après avoir franchi les formidables rapides de Boussa.

Fourneau (A.), administrateur des territoires du Tchad, et frère du précédent, a quitté Bangui en décembre 1902, est arrivé dans le bassin du Chari. Il doit étendre l'occupation des territoires qui lui sont confiés.

Fresquet (de) revient d'un dernier voyage chez Ménélik. Il a exploré, en la parcourant en tous sens, la belle province de Harrar, s'avançant jusqu'à l'Aouache, admirant les riches régions du Tchertcher.

Gallois (E.), arrivé à Konakry, va poursuivre son exploration dans la Guinée française.

Huart (d'), enseigne de vaisseau, et le capitaine **Truffert**, officiers de l'ancienne colonne Destenave, viennent de reconnaître les îles du Tchad, qui sont au nombre de quatre-vingts : beaucoup d'entre elles sont habitées.

Lemaire (commandant), belge, était à Bima, rive gauche de l'Ouele, le 16 décembre 1902. Il avait atteint cette région, par la voie du Congo et de l'Itimbiri (Rubi).

Mac Millan, américain, a organisé une expédition anglo-américaine, dont fera partie le colonel Harrington, résident anglais à Addis Ababa, et qui se dirigera vers le cœur de l'Abyssinie, en vue d'explorer tout le cours du Nil Bleu, depuis un point très proche de la capitale de l'Abyssinie, jusqu'à Khartoum. Cette expédition est arrivée, le 27 février, à Djibouti, et a pris, le 3 mars, le train pour Diré-Daouah.

Mathuisieulx (vicomte de) vient de quitter Tripoli, pour pénétrer dans l'intérieur du pays et visiter le cœur de la Tripolitaine.

Rousset (Alexis), administrateur colonial, vient de mourir à la fin de février au cap Lopez, au retour d'une mission d'exploration au Chari. Il était parvenu, le 22 octobre, au terme de son exploration, qui s'était accomplie dans les meilleures conditions, et il avait reconnu par la rivière Fafa, une route plus courte et nouvelle entre le bassin de l'Oubanghi et le Tchad.

Rubin (Dr), de l'Université d'Upsal, doit diriger une expédition organisée par la Chartered et qui partira au commencement d'avril, pour compléter l'étude scientifique de la Rhodesia jusqu'au Tanganyka.

Thomann, commandant du cercle de la Sassandra, avait été chargé de tenter de joindre la région de la Sassandra au Soudan, ce que n'avaient pu faire les autres explorateurs. La mission a pleinement réussi.

ASIE

Jaccot-Guillarmod (Dr) suisse, vient de faire à la Société de Géographie, une conférence sur sa récente ascension de l'Himalaya. Il a passé deux mois sur le glacier de Baltoro, campant à 6 000 et 6 500 mètres, sans pouvoir atteindre le fameux pic K 2 (8 620m), par suite de tempêtes terribles. Il a pu monter jusqu'à 7 000 mètres. L'expédition se composait de six Européens et deux cent cinquante coolies.

Lesdain (comte de), attaché à la légation de France à Pékin, vient d'effectuer un voyage à travers la Mongolie. Parti de Pékin, le 15 juin 1902, il visita le pays au nord du fleuve Jaune. La seconde partie du voyage s'est effectuée par la route qui mène à Ourga. Le Gobi fut traversé en huit jours. Le retour s'est effectué par le Transsibérien.

Sapojnikov, botaniste russe, accompagné de plusieurs savants, a fait pendant l'été 1902, une importante exploration au Tian-Chan.

POLE NORD

Charcot (Dr Jean) fait construire à Saint-Malo un navire capable de résister aux glaces; huit ou dix hommes et sept savants prendront place à bord. Ils emporteront pour deux ans de vivres. Ils feront voile vers le 15 mai, et se dirigeront vers l'île Jan Mayen, puis ils exploreront la Nouvelle-Zemble et la Terre François-Joseph. Le voyage doit durer six mois. M. de Gerlache, l'ancien commandant de la *Belgica*, prendra part à l'expédition, en qualité d'océanographe.

Toll (baron). Le lieutenant Kolstchak, membre de l'expédition polaire du baron Toll, va partir prochainement pour la Sibérie, chargé par l'Académie des Sciences russes, de se mettre à la recherche du baron Toll; il se dirigera, dans ce but, vers la terre de Benett. D'autre part, le lieutenant Matissen et l'ingénieur Brousnieff sont chargés d'une mission analogue par le Gouvernement russe. Le zoologiste Bialijnetski, membre de l'expédition, revenant des îles de la Nouvelle-Sibérie, est arrivé à Irkoutsk; il s'était séparé du baron Toll le 11 mai 1902. Les dernières nouvelles de l'explorateur remontent au 10 juillet; il était alors au cap Vysokii.

Ziegler va encore subventionner une tentative pour atteindre le Pôle. Son ancien navire l'*America*, commandé par le capitaine Ed. Coffin, a quitté New York, le 14 mars, se rendant à Tromsoë, d'où il doit partir en juin prochain.

POLE SUD

Quatre expéditions sont en cours aux régions antarctiques : l'expédition allemande partie avec le *Gauss*, l'expédition anglaise partie avec le *Discovery*, l'expédition suédoise du Dr Otto Nordenskjold, l'expédition écossaise partie avec le *Scottia*. On n'a reçu de nouvelles récentes que de la *Discovery*. L'expédition anglaise a été ravitaillée au milieu des glaces du pôle austral par le bateau de secours le *Morning*, qui vient de revenir, le 27 mars, en Nouvelle-Zélande, après avoir rempli sa mission.

OCÉANIE

Brœkman, accompagné de plusieurs savants, a exploré en 1902 la région peu connue du Kimberley en Australie. Vers le nord fut découvert un fleuve important, le King Edward, qui débouche dans la baie de Napier Broome.

AMÉRIQUE

Créqui-Montfort (de) et **Sénéchal de la Grange** ont formé une mission qui doit partir à bref délai, pour aller explorer scientifiquement les hauts plateaux de la Bolivie et du lac Titicaca.

Chevilly (de) vient de faire à la Société de Géographie le récit de l'intéressant voyage qu'il a fait en Colombie dans le courant de 1902.

Nos Batteries de montagne dans les Alpes.

L'artillerie de montagne est un des corps les plus admirables de notre admirable armée. Chaque batterie est une forteresse qui marche, et l'on s'imagine malaisément quelle dépense de vigueur, d'endurance et d'habileté représente le déplacement d'une de ces lourdes unités à travers les cols des hautes montagnes. L'homme et son inséparable auxiliaire, le mulet, accomplissent quotidiennement de véritables tours de force.

L'ATTENTION du public a été vivement attirée, dans ces dernières années, du côté de la frontière des Alpes et des troupes chargées de la défendre. Tout le monde se rappelle le voyage en Savoie du président Félix Faure, en 1897, la fameuse revue qu'il passa à 2000 mètres d'altitude sur le plateau du « Replat des Canons » et son passage de la Vanoise, pendant lequel on put admirer les évolutions hardies de nos troupes alpines sur les glaciers qui dominent le col.

Cependant l'intérêt paraît s'être concentré sur les petits chasseurs dont le coquet uniforme, le béret crânement incliné sur l'oreille ont été maintes fois reproduits par l'image, et l'on oublie souvent l'artillerie de montagne, inséparable dans le combat de cette infanterie d'élite, qui vit avec elle pendant trois mois de la dure existence des Alpes et dont le canon fait retentir les échos des montagnes à des hauteurs où l'on s'étonne de le voir grimpé. C'est que les quinze batteries alpines sont noyées dans la masse des six cents batteries de campagne et que ce petit canon que l'on sert à genoux paraît bien peu de chose à côté des canons de 75 millimètres et des énormes pièces de l'artillerie de siège.

PARC D'UN GROUPE DE BATTERIES DE MONTAGNE.

D'après une photographie.

Les conditions particulières dans lesquelles se fait la guerre de montagne ont nécessité la création d'un matériel démontable, le transport à dos de mulet étant le seul possible dans les sentiers et les endroits difficiles où les batteries sont appelées à passer. On a donc adopté une pièce de 80 millimètres qu'on démonte en trois parties : affût, pièce et roues, pour la charger sur trois mulets. La batterie doit aussi transporter, outre ses munitions, ses vivres, ses bagages, les outils nécessaires pour se tracer un chemin ou réparer son matériel et tout ce qui est indispensable pour bivouaquer en pleine montagne. C'est pourquoi on voit défiler dans les sentiers des Alpes cette longue théorie de quatre-vingts mulets portant non seulement les pièces et les caisses à obus, mais aussi des chargements qui paraissent étranges : outils, forges, paniers à vivres, tonnelets, sacs d'avoine, piquets, cordes, ballots de couvertures.

Deux éléments contribuent à faire de ces batteries de remarquables unités : le mulet qui porte la pièce et l'homme qui la sert.

L'homme est trié sur le volet : on exige, en effet, des artilleurs alpins une taille et une force suffisantes pour soulever les diverses parties du matériel et les

charger sans peine sur les bâts. La majeure partie se recrute dans la montagne : ce sont de rudes gaillards, habitués dès l'enfance aux marches pénibles, aux travaux des champs, particulièrement durs dans leur pays ; aux batteries de Nice, on envoie aussi de robustes débardeurs des ports de la Méditerranée; enfin on puise dans quelques centres industriels, Lyon, Marseille, des éléments plus raffinés qui viennent infuser l'entrain des villes dans ce milieu un peu lourd.

LA TRAVERSÉE D'UN NÉVÉ.

D'après une photographie.

Au corps, on s'attache à développer les qualités physiques de ces hommes, et ils arrivent à manier, avec une aisance surprenante, leur canon qui semble un jouet entre leurs mains. Une batterie arrive à l'emplacement qu'elle doit occuper; on commande : En batterie! Les servants se précipitent sur les mulets, enlèvent l'affût à quatre, le canon à trois, les roues à deux, remontent le tout, et en moins de deux minutes les pièces sont prêtes à tirer. En dehors des efforts déjà sérieux qu'exige la manœuvre courante, les artilleurs alpins sont souvent appelés à donner des preuves d'une force physique considérable, quand il s'agit par exemple de transporter le matériel à bras dans des passages difficiles ou de courir après la pièce qui, en batterie sur une crête étroite, s'est cabrée dans le tir et a roulé sens dessus dessous.

EN BATTERIE.

D'après une photographie.

En outre, dans chaque batterie, il y a nombre d'hommes capables d'exécuter certains tours de force : porter comme un fusil une pièce de 105 kilos, soutenir quelques instants sur leurs épaules le canon tout entier, ce qui représente le poids respectable de 280 kilos. Mais la force physique ne suffit pas aux artilleurs alpins; il leur faut aussi les qualités morales, la bonne volonté et l'endurance nécessaires à des hommes qui, pendant trois mois, manœuvrent par tous les temps et dans tous les terrains, font de longues étapes sac au dos, bousculés par les mulets qu'ils conduisent dans les mauvais sentiers, et ne trouvent le soir pour se reposer de leurs fatigues qu'un peu de paille dans une grange ou sous une tente, bien heureux encore quand leur tour de garde ne les appelle pas à passer la nuit dehors. Et l'homme fatigué n'a pas l'espoir de faire l'étape du lendemain dans une voiture médicale ou sur un caisson, car la batterie n'offre aux malades que le transport en cacolet, et la perspective d'être ballotté pendant plusieurs heures au-dessus du vide dans des chemins en corniche, est pour faire réfléchir les « carottiers ».

Le mulet est un animal un peu méconnu, car pour beaucoup sa réputation se limite à celle d'un entêtement proverbial; il reste effacé entre le cheval, dont l'élégance a inspiré les artistes et la vitesse enthousiasmé les foules, et l'âne modeste et vulgaire, serviteur utile et populaire, auquel va cette sympathie qu'on manifeste aux êtres bons et un peu ridicules. Pourtant, peu d'animaux ont autant de droits à l'estime de l'homme : seul en pays de montagne, le mulet peut suivre le paysan par les sentiers étroits et vertigineux, rendant à son maître d'inappréciables services, soit qu'il descende sur sa robuste échine les lourds « barillons » de foin, soit que, le dimanche, il porte au village toute la famille, femme et enfants sur le dos, remorquant le père cramponné à sa queue. Aux colonies, où la rigueur du climat et les difficultés de l'alimentation auraient rapidement raison du cheval, le mulet, endurant et sobre, mérite une place d'honneur dans les fastes des expéditions lointaines. Enfin, à l'artillerie,

il permet d'accompagner, au pied des neiges éternelles et des glaciers, les chasseurs alpins poursuivant d'audacieux tournants et de leur prêter l'appui de son feu, du haut de quelque étroit replat, dans la défense des passages et des vallées alpestres.

Dans la vallée du Rhône, en Algérie, dans les Alpes, où on les dispute à l'artillerie italienne, les batteries de montagne choisissent les meilleurs modèles de mulets; mais il est nécessaire de les entraîner pendant plusieurs campagnes pour leur donner la vigueur du gros « miaule » poilu, grimpant pendant de longues heures d'affreux sentiers avec un chargement qu'on a porté parfois à 210 kilos et qui, en moyenne, n'est pas inférieur à 160 kilos. Il marche avec une admirable résignation; tout au plus rappelle-t-il de temps en temps à son conducteur, par un petit grognement, qu'il est un peu trop sanglé. C'est que le muletier robuste lui a fait au départ taille fine pour assurer la fixité de la charge : à égalité de poids les chargements haut placés sont infiniment plus pénibles pour l'animal, car ils rendent son équilibre plus instable, infligent au bât des oscillations qui sont une source de blessures et tournent avec la plus grande facilité, si l'animal n'est pas énergiquement sanglé. Et lorsqu'un affût de 120 kilos, dont le centre de gravité se trouve bien au-dessus de la colonne vertébrale, vient à tourner brusquement, il entraîne neuf fois sur dix le mulet dans une chute qui, en montagne, est souvent mortelle. L'animal a du reste d'autres chances de rouler dans l'abîme : lorsque dans un sentier en corniche, le bord vient à manquer sous ses pieds, ou que son chargement un peu large heurte par malheur le rocher, c'est la chute. Le pauvre animal, ramassant les pattes sous son corps, se laisse rouler comme une boule vers l'inconnu terrifiant, semant son chargement détaché par la violence des chocs; sa vitesse s'accélère, il bondit par-dessus les rochers, les reins cassés souvent au premier bond, puis disparaît pour aller s'abîmer à 2 ou 300 mètres plus bas, au pied des à-pic où, comme tant d'autres de ses semblables, il dormira son dernier sommeil. Mais souvent la chute est moins terrible, l'animal réussit à s'arrêter sur un replat ou contre un rocher salutaire, et là, avec une merveilleuse sérénité, il se relève et se met à brouter quelque touffe, en appelant d'un braiment ses camarades qui s'éloignent et lui répondent bruyamment. Alors il faut que le canonnier se dévoue : pendant que la batterie continue sa marche, les servants de la pièce vont descendre à la recherche du chargement, et tous, même ceux qui d'habitude paraissent le plus économes de leur peine, font preuve d'une admirable énergie, donnant ainsi la mesure du dévouement et des efforts qu'on pourrait attendre d'eux un jour de bataille. Un canonnier s'est fait charger la pièce sur l'épaule et remonte à lui seul d'un pas tranquille, le long de la pente raide et glissante, ce pénible fardeau; pendant que d'autres ramènent le mulet ou descendent au fond du ravin chercher une surcharge disparue. En général, le mulet intelligent prévoit de pareils dangers : il tâte du pied le terrain suspect et prend l'habitude parfois inquiétante de suivre le bord de l'abîme pour éviter de heurter le rocher.

PIÈCE TRAÎNÉE SUR LE GLACIER.

D'après une photographie.

Puis, au sortir de ces passages dangereux, le mulet doit escalader des dalles lisses, des escaliers de rochers où tous les muscles se tendent pour donner le coup de rein nécessaire à chaque pas, traverser des torrents semés de gros blocs et de trous invisibles. Parfois, dans les hauts pâturages où son pied se repose sur un tapis d'herbes molles, c'est tout à coup le sol qui vient à manquer sous ses pieds et il enfonce jusqu'au ventre dans une « sagne » traîtresse; il faut lui maintenir la tête contre le sol et l'empêcher à tout prix de se débattre, avant d'être déchargé, dans des efforts qui risqueraient de lui briser les reins. Plus loin, un névé barre le sentier, l'animal va encore s'enfoncer dans la neige molle, si les hommes n'ont pas piétiné d'avance la piste, ou même travaillé longtemps pour faire une tranchée profonde. D'autres fois, les servants doivent faire la navette en transportant le matériel à bras ou sur des traîneaux improvisés au prix d'efforts considérables, pendant que le mulet délesté et content suit sans trop de peine.

Et la descente, si amusante pour l'homme libre qui dévale sur les pentes gazonnées ou se laisse glisser sur les éboulis, est presque aussi pénible pour le mulet que la montée. Il doit veiller à chacun de ses pas, éviter avec son merveilleux instinct les cailloux roulants, les blocs qui barrent le chemin, descendre de véritables marches, tourner sur place à chaque lacet, pendant que deux hommes, retenant constamment le bât par la chaîne d'attache, l'empêchent de glisser sur les épaules du mulet et surveillent les moindres mouvements de la charge ainsi que les pierres, ou parfois d'autres mulets, qui peuvent rouler des lacets supérieurs.

A l'arrivée au cantonnement, le mulet va être, de la part de son conducteur, l'objet de tous les soins qu'il mérite; on lave ses naseaux pleins de poussière, on masse son dos endolori, où l'on craint toujours de voir quelque blessure, présage d'une indisponibilité fâcheuse qui priverait la batterie d'un serviteur utile. L'abreuvoir, le pansage, la musette d'avoine sur laquelle il se précipite avec des grognements joyeux, lui font passer les meilleurs moments de son existence; sa joie est à son comble lorsqu'il peut se rouler sur le sol, suivant son habitude favorite; délassement de courte

durée, car la nuit lui fera regretter les écuries confortables qu'il a quittées pour longtemps. On installe où l'on peut le parc, où le sous-chef déploie son ingéniosité à ranger dans un ordre parfait le matériel si disparate de la batterie : autour de l'église d'un village, dans un coin de pré souvent en pente, quelquefois dans le lit d'un torrent à sec; en tout cas, c'est toujours sur un terrain ouvert à tous les vents, où les animaux, attachés à la corde, n'ont d'autre ressource que de se serrer les uns contre les autres pour supporter le froid qui envahit la montagne aussitôt le coucher du soleil. En plein mois de juillet, dans les hautes vallées, on trouve parfois, au réveil, les mulets le dos poudré de neige; plus fréquemment, c'est la pluie glacée qui les a trempés toute la nuit et leur laisse le matin un air lamentable et résigné. Ces nuits-là, sous la toile qui, seule, les abrite, les gardes d'écurie et les hommes de garde au parc ne sont guère plus heureux. La nuit réserve quelquefois des surprises terribles, comme à cette batterie qui, parquée sur le bord d'un torrent, en Maurienne, eut, à la suite d'un orage, son matériel englouti sous une avalanche de boues et de pierres.

Mais ces mauvais jours ne sont que l'exception, et le soldat, avec l'entrain propre au caractère français, les a bien vite oubliés, pendant les nuits limpides des hautes altitudes, ou, lorsqu'à travers les sapins baignés de soleil, il monte vers le col où se découvriront des horizons merveilleux de neiges et de glaciers; et quand, par une aurore étincelante, présage d'une belle journée, l'artilleur alpin commence une nouvelle étape, c'est d'un cœur léger qu'il envisage les fatigues à endurer pour le service de sa Patrie.

X.

Sur les Bords du Victoria Nyanza. — La Tribu des Kavirondo.

(Fin[1]).

Les femmes et les jeunes filles ont, autour de leur taille gracieuse, un tatouage soigneusement fait, représentant une ceinture avec boucle. Les femmes mariées sont faciles à distinguer des jeunes filles; les premières portent, au moyen d'une ficelle attachée autour des reins, une houppe en papyrus, plus une peau de chèvre sur les épaules, tandis que les autres sont complètement nues.

Les indigènes du Kavirondo ne brillent pas sous le rapport de la propreté; les ablutions et autres soins du corps leur sont absolument inconnus. L'un d'eux répondit à un voyageur qui lui conseillait de se laver : « Je ne suis pas un hippopotame! »

Les habitants de cette région attribuent une grande vertu curative à l'urine de vache; ils la recueillent avec le plus grand soin, dans des récipients, puis la mélangent avec du lait, de la farine et du blé noir, et obtiennent ainsi une sorte de pâte qui est un de leurs mets de prédilection. Au nombre des autres friandises des indigènes du Kavirondo, le voyageur allemand cite les sauterelles frites dans de la graisse de mouton, et une sorte de gâteau préparé avec ce qu'on appelle les mouches du Congo. Ces insectes, formant d'épaisses colonnes qui, de loin, ressemblent à de la fumée, s'abattent souvent sur le lac Victoria-Nyanza et sur ses rives. Aussitôt qu'une colonne de ces insectes est signalée, les habitants, munis de corbeilles en forme d'entonnoir, enduites intérieurement de graisse de mouton, se précipitent à sa rencontre. Chacun plante sa corbeille à l'extrémité d'un bâton, et, lui imprimant un mouvement de rotation très rapide, se place à l'endroit le plus épais de l'essaim; les mouches s'engluent dans la graisse. Lorsque cette chasse est terminée, on pétrit les insectes pour en faire une pâte qui est ensuite exposée pendant longtemps à la fumée d'un feu entretenu dans la hutte. Ce gâteau de mouches, qui rappelle la chair de l'esturgeon, serait, d'après le voyageur allemand, assez appétissant.

Bien que les indigènes du Kavirondo n'aient aucun culte religieux, ils croient cependant à l'existence d'un mauvais Esprit. Ils ont aussi une sorte de jugement de Dieu : lorsqu'il s'agit d'accusations graves, on oblige les deux prévenus à sucer un morceau de bois empoisonné; celui qui meurt est considéré comme le coupable. Dans des cas moins graves, les prévenus apportent des coqs auxquels on fait prendre du poison; le propriétaire du coq qui succombe est déclaré coupable. Le voyageur allemand dit, avec raison, que, selon toute probabilité, celui qui a su gagner les bonnes grâces du sorcier, doit recevoir un morceau de bois ou un coq non empoisonnés.

Les sorciers ont encore d'autres sources de profits; ils vendent des amulettes dont chacune a la vertu de guérir une maladie particulière.

Ces sorciers interdisent aux femmes de manger des œufs ou des volailles ayant des plumes blanches, Si elles transgressent cette défense, elles sont frappées de stérilité et considérées comme ensorcelées.

Les indigènes du Kavirondo s'éloignent très rarement de leur village natal. Ils éprouvent une crainte respectueuse envers les voyageurs de même race venant de villages éloignés. Ceux-ci, pour se faire reconnaître comme tels, s'enduisent le mollet gauche d'une terre blanche que l'on trouve presque partout. Dès qu'ils se présentent, chacun leur offre la nourriture et l'hospitalité.

Les habitants du Kavirondo vivent dans des huttes en forme de cône, construites avec des rondins, et recouvertes d'un toit en paille sur lequel on étend une couche de terre, mélangée de fumier de vache. Le mobilier de la hutte comprend quelques écorces de citrouille, des pots en terre venant de l'Ouganda et une peau de bœuf sur laquelle on s'étend pour dormir. Toutes les huttes d'une même famille sont groupées ensemble et entourées de haies vives. Pendant la nuit, le bétail est rentré dans l'enclos formé par ces haies.

Le voyageur dont nous analysons le récit termine en disant qu'il a toujours vécu en très bonne intelligence avec les indigènes, et qu'au moment de son départ, ceux-ci lui firent les adieux les plus touchants.

MORIAK.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 14, page 108.

Les Pierres écrites de la Frontière algéro-marocaine.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'attention du monde savant a été attirée par la découverte d'inscriptions bizarres, grossièrement gravées sur des rochers de grès rouge, émergeant du hammada caillouteux ou des éboulis de l'Atlas saharien. Les premières en date sont celles de Tiout, relevées par le Dr Jacquot, au cours de l'expédition de Cavaignac contre les Ksour du Sud, en 1847. *L'Illustration*, dans son numéro du 3 juillet de cette même année, en donna de très intéressants croquis.

A mesure que se multiplièrent les reconnaissances dans le sud de l'Algérie, le nombre de ces stations de *Pierres écrites* (les mots : *Hadjra Mektouba*, employés par les Arabes pour désigner ces vestiges anciens, ne signifient pas autre chose) se trouva successivement augmenté. Dans le seul cercle d'Aïn-Sefra, nous avons repéré, au cours de nos voyages, les Pierres écrites de Moghrar-el-Tahtani, d'Oued-el-Bridg, d'Hadjerat'-Mguil, de l'oued Dermel, et spécialement celles dont nous publions les photographies, situées dans le Kheneg Tachtoufelt, entre Djenien-bou-Resg et Figuig.

Dans le cercle de Géryville, il n'existe pas moins de dix-huit monuments de cette catégorie; on en trouve encore d'autres aux environs d'Aflou, de Djelfa, dans le cercle de Ghardaïa, etc., etc. Au total, ce sont cinquante stations d'Hadjra Mektouba qu'il faut compter, tant dans l'Extrême-Sud oranais que dans le Sahara. Toutefois, la presque totalité de ces pierres se trouve proche du Maroc, sur la route qui conduit de l'Oranie aux régions du Touat, par les défilés des cols d'Ich et de Figuig[1].

PIERRE ÉCRITE DU SAHARA ENTRE DJENIEN-BOU-RESG ET FIGUIG.

D'après une photographie communiquée par M. du Taillis.

Quelle que soit leur situation géographique, ces inscriptions se diversifient en ce que « les figurations des unes sont gravées sur la surface verticale de rochers gréseux, véritables marches d'escaliers de Titans, dont le long alignement se poursuit, en formant ces étranges murs géants naturels, appelés ici *delaà* », tandis que celles des secondes sont incrustées sur les faces d'énormes rochers, détachés du flanc de la montagne et roulés là, entraînés par de grandioses et lointains cataclysmes (Kheneg Tachtoufelt).

Quant aux caractères divers dont ces pierres sont revêtues, il y a unanimité parmi les savants pour les classer en trois catégories principales :

1° Les gravures préhistoriques se reconnaissent à des traits profonds, lisses, unis, d'une belle venue, largement conduits; elles représentent toujours de grands animaux, pour la plupart disparus aujourd'hui de ces régions, tels l'éléphant et le *Bubalus (voyez photographie inférieure)*.

2° Les gravures et inscriptions libyco-berbères. « L'âge plus récent, dit M. Flamand, dans sa savante étude de cette série de dessins, est nettement indiqué par ce fait que les traits pointillés de ces derniers coupent en de nombreux points les traits pleins des galbes des grands animaux de l'époque précédente, et cela manifestement ». Les animaux figurés vivent tous encore dans la région du sud : mouflon, cheval, panthère, chacal, outarde, autruche, etc. Le chameau — à tout seigneur tout honneur — est le plus fréquemment représenté; quant aux signes ou lettres qui accompagnent ces dessins, sans qu'on puisse démêler leur ordre apparent, ils restent intraduisibles. « Ce sont, bien caractérisés, des

1. Avec M. Flamand, remarquons :

Que dans le Sahara oriental, Duveyrier indiqua plusieurs Pierres Écrites chez les Touareg Adzger. Il en existe aussi au sud du Maroc et en d'autres points du globe, sur les continents européen, asiatique et africain (orient et régions sud) et en Océanie. On connaît les belles études de M. le Dr Verneau sur les Canaries, les grottes d'Altamira (Espagne), Chabot (Gard), les dessins frustes du col de Tende (val d'Enfer), et les grottes artificielles à sculptures de Champagne (France).

swastikas, des losanges, des cercles, des lettres libyques et berbères et aussi des signes qu'il a été jusqu'ici impossible de comparer avec aucun des alphabets connus. » *(Les deux photographies ci-contre montrent ces inscriptions.)*

3° Enfin, jointes aux gravures préhistoriques, aux inscriptions et dessins berbères, se lisent de temps à autre, mais plus rarement, des inscriptions arabes, gravées postérieurement à ces deux premières séries : formules coraniques, invocations pieuses, etc.[1] *(voyez photographie supérieure).*

Il s'en faut pourtant que toutes les stations de Pierres Écrites comportent ces trois classes d'inscriptions : les deux premières sont souvent unies, mais l'exemple que fournit la pierre du Kheneg Tachtoufelt est presque unique, et c'est cette considération qui nous détermina à en prendre la photographie.

Les inscriptions du Kheneg Tachtoufelt se trouvent gravées sur un prisme de forme triangulaire, ayant exactement $5^{m}60$ de longueur sur la face sud, $5^{m}35$ sur la face est et mesurant en hauteur $4^{m}45$. De grès très brun, devenu gris rouge, grâce à la patine du temps, les caractères ne ressortent pas aussi nettement que sembleraient le faire croire nos dessins; voici pourquoi : la couleur même du grès, très inactinique, la différence de coloration presque insensible entre les creux du tracé et l'ensemble du bloc, rendaient presque impossibles les travaux du photographe. Alors nous vint, aux officiers dont j'étais l'hôte et à moi-même, la pensée de saupoudrer de blanc de guêtre, et une à une, chacune des inscriptions du rocher. Ce fut un travail de longue patience, qui nous demanda plusieurs jours. Ajoutez à cela la nécessité de dresser des échelles le long du bloc, et les difficultés causées par l'éloignement de cette pierre, du poste fortifié de Djenien, dont elle est distante de 13 à 14 kilomètres, l'obligation de réquisitionner chameaux et escorte, etc., et l'on comprendra que, malgré tout notre désir, nous n'ayons pu nous livrer à semblable besogne dans toutes les autres stations de Pierres Écrites que nous avons visitées[2].

L'impression du voyageur à la vue de ces témoins indéniables de vie, dans ces régions maintenant désertiques, est profonde. Elles parlent, ces *pierres*, et narrent longuement l'histoire de l'homme et d'animaux d'un autre âge; d'une époque où l'oued Dermel et tous les oueds sahariens roulaient, gonflés d'eau, vers une mer immense aujourd'hui desséchée, semant sur leur parcours, non cette végétation de lauriers roses et de tamaris étiques, qui semblent, sur ces mausolées de grès, des plantes funéraires ornant le sépulcre de peuples disparus, mais bien ces luxuriantes forêts, gigantesques comme les animaux de leurs repaires.

On voit combien intéressants, conclurons-nous avec M. Flamand, sont les problèmes que soulèvent les *Hadjra Mektouba*; « par elles, nous touchons aux origines mêmes des peuples du Nord-Africain. »

JEAN DU TAILLIS.

1. Nous omettons, à dessein, de mentionner une quatrième série de gravures, qu'on peut à tous égards qualifier d'ultra-modernes, œuvres de légionnaires désœuvrés, de troupiers ignorants du méfait qu'ils commettent, en souillant d'inscriptions vulgaires ces monuments du passé.

2. Qu'il me soit permis de remercier ici, pour les facilités et le secours qu'ils m'ont procurés : le capitaine Viard, du 1er bataillon d'Afrique, et le regretté lieutenant Bugeaud d'Isly, petit-fils du maréchal.

Le Chemin de fer de Djibouti en Éthiopie.

Les 310 kilomètres qui séparent Djibouti de Addis-Harrar sont réunis par une voie ferrée qui devait être inaugurée le 17 février, en présence de Menelik. Le souverain n'ayant pu ou n'ayant pas voulu se rendre à l'inauguration, la cérémonie a été remise, mais le fait de la terminaison du chemin de fer n'en existe pas moins, et nous devons nous en féliciter.

Grâce à cette voie ferrée, demeurée française en dépit de certaines tentatives étrangères, nous tenons entre nos mains le débouché de l'Éthiopie sur la mer.

Nous sommes ainsi mieux placés que quiconque pour partager le bénéfice de la mise en valeur de ce pays chrétien, grand et peuplé. Il est maintenant de notre intérêt de mener activement les choses de ce côté.

Le premier but à atteindre, c'est de pousser la voie bien au delà de Addis-Harrar, qui n'est qu'à la porte de l'Éthiopie, c'est en un mot, de construire les 450 kilomètres séparant le terminus actuel de Addis-Ababa, capitale de Menelik. Le privilège qui nous confie la possession du débouché maritime de l'Éthiopie, n'aura son plein effet que si nous continuons la voie ferrée vers l'intérieur. C'est à ce résultat que doit s'employer notre diplomatie. Elle devra y mettre quelque hâte, car l'Angleterre surveille avec ardeur ce qui se passe en Éthiopie. Et l'on sait qu'elle s'est fait octroyer, par un traité en bonne forme, le droit de construire un chemin de fer reliant le Soudan à l'Ouganda à travers le territoire abyssin.

Communications entre Douvres et Calais. — Les Progrès d'un Siècle.

A l'heure actuelle, en même temps que 650 voyageurs, il passe par jour, de Douvres à Calais, en moyenne 300 sacs de dépêches et 175 de Calais à Douvres; plus 120 paniers de colis dans un sens et 85 dans l'autre. Ces chiffres sont considérablement augmentés les jours des courriers pour les Indes et les Etats-Unis. On peut juger du nombre considérable des correspondances échangées, si l'on considère qu'un sac de dépêches pèse environ 27 kilogrammes.

Mais ce prodigieux va-et-vient n'a pas une his-

toire qui se perde dans la nuit des temps. A la fin du XVIIIe siècle, et jusqu'en 1815, les guerres continuelles entre la France et l'Angleterre rendaient les communications très irrégulières.

Le service des dépêches s'effectuait par de petits *packets-boats*, construits pour résister aux corsaires qui sillonnaient la Manche, pouvant porter de dix à trente passagers et quelques sacs de dépêches, que le capitaine avait ordre de jeter par-dessus bord en cas de lutte inégale.

La marche de ces bateaux était assez bonne pour que la traversée de Douvres à Calais s'effectuât en trois heures environ, c'est-à-dire dans la même marée. Si le bateau pouvait entrer à Calais, les voyageurs débarquaient dans le port; sinon le bateau s'approchait de la plage, et des embarcations mettaient les passagers, leurs bagages et les dépêches à terre.

A Douvres, le débarquement était effectué par des bateliers, autorisés à percevoir 4 1/2 shellings par grande personne, 2 shellings par enfant.

A Calais, le transport des dépêches entre la ville et le point de débarquement s'effectua jusqu'en 1830 par une voiture attelée de deux chiens. Il n'y eut longtemps que deux services réguliers par semaine, et ce n'est qu'en 1851 qu'il y eut un service tous les jours; depuis 1892, il y a trois courriers par jour.

En 1851, pour une bonne semaine, le nombre total des voyageurs transportés de Douvres à Calais, et réciproquement, n'était que de 641, alors qu'en 1892, il y a eu entre Douvre et Calais et vice-versâ un total de 248374 voyageurs, soit 4476 par semaine.

En 1892, on a transporté sur la même ligne 103098 sacs de correspondances pour les postes françaises et 61802 pour les malles des Indes et de l'Australie, plus 14036 paniers de colis postaux.

Henri Ferrand. — *L'Oisans et la région de la Meije du Pelvoux et de la Barre des Escrins*. Un volume grand in-4°, avec 196 gravures imprimées en phototypie. Grenoble, A. Gratier et J. Rey, éditeurs. 1903. 25 francs.

M. Henri Ferrand n'est pas un inconnu pour les lecteurs du *Tour du Monde*. Grand voyageur, passionné pour la montagne, il a passé vingt années de sa vie à courir les Alpes françaises, à créer de toutes pièces une cartographie encore inexistante à l'époque, à rectifier les erreurs des cartes française et italienne, à célébrer les beautés alpestres par la plume dans deux cents brochures, par la parole dans une infinité de conférences. Et, comme le savant explorateur, le délicat amateur de pittoresque est doublé, chez M. Ferrand, d'un photographe de mérite, il a rapporté de ses voyages une documentation énorme, des clichés admirables et pris à une altitude qui rebute généralement les professionnels et les amateurs.

Nul autant que M. Ferrand n'était donc outillé pour décrire les Alpes françaises, et, depuis quelques années, ne se contentant plus de modestes brochures, M. Ferrand publie des monographies des massifs dauphinois, qui sont des livres de science et en même temps des albums de salon. Nous avons, ici même, rendu compte des deux premiers de ces volumes : *Les montagnes de la grande Chartreuse; Belledone et les Sept-Laux*.

L'Oisans, qui vient de paraître, complète cette trilogie du Dauphiné, et ce nouveau volume ne le cède, ni par le texte ni par l'illustration, à aucun de ses devanciers, dont il aura assurément le succès mérité et auquel il faut applaudir, car pourrait-on faire meilleur usage de la plume, du crayon, du burin et de la plaque photographique que de les consacrer à faire connaître notre France et, par conséquent, à la faire aimer? H. B.

Marquis de la Mazelière. — *Essai sur l'évolution de la civilisation indienne*. Deux volumes in-16 avec gravures. Prix : 8 francs. Librairie Plon-Nourrit et Cie, rue Garancière, 8, Paris.

Il n'est pas, dans l'histoire, de sujet d'un plus puissant intérêt que la grandeur ancienne et l'actuelle décadence des vieilles civilisations asiatiques qui ont précédé celles de l'Europe. Au premier rang, l'Inde sollicite l'attention par les vestiges des monuments et par les restes de croyances qui attestent l'antiquité et la grandeur d'un développement intellectuel et social incomparables. Le marquis de la Mazelière, qui a déjà publié des études fortement documentées sur l'Extrême-Orient, fait paraître aujourd'hui, chez Plon, un ouvrage intitulé : *Essai sur l'évolution de la civilisation indienne*.

Dans le premier volume, il expose les origines de la race indienne, les grandes lignes de son histoire, l'évolution de ses lois, de ses mœurs, de sa religion, de ses arts et de sa littérature. Dans le second volume, il nous montre la transformation de la société indienne sous l'influence de la civilisation européenne et des doctrines individualistes de l'Angleterre; il étudie les institutions politiques dont l'Angleterre a doté l'Inde; il nous donne aussi l'état agricole, industriel et commercial de l'Inde contemporaine. De nombreuses gravures illustrent ces volumes, dont les rapides détails que nous venons de donner permettent d'apprécier tout l'intérêt.

Albert Métin. — *L'Inde d'aujourd'hui, étude sociale*. Un volume in-18 jésus. Librairie Armand Colin, rue de Mézières, 5, Paris. Broché : 3 fr. 50.

M. Albert Métin, qui a récemment visité l'Inde, a voulu, dans une série de chapitres disposés suivant un plan méthodique, combiner les conclusions générales tirées de l'étude des documents et les impressions personnelles du voyageur, qui peuvent seules leur donner la vie et la couleur. Il a cherché surtout à expliquer les conditions de la vie sociale, au sens le plus large du mot.

Après avoir étudié le sentiment religieux indou et le passé et le présent de l'Islam aux Indes, il expose la situation des principautés indigènes, l'esprit et les procédés de l'administration anglaise, ainsi que le mouvement d'opposition né de la formation d'un prolétariat intellectuel indigène. Il traite ensuite de la culture indienne et de ses charges, et aborde le problème si souvent discuté : l'Angleterre épuise-t-elle l'Inde? Enfin, il étudie les conditions de l'ancienne et de la nouvelle industrie.

Un index, très soigneusement établi, ajoute beaucoup à l'utilité de ce remarquable ouvrage.

Auguste Planne, chargé de Missions commerciales. — *Le Pérou*. Un volume in-16 avec 23 gravures hors texte et 2 cartes. Prix : 4 francs. Librairie Plon-Nourrit et Cie, 8, rue Garancière, Paris.

Des légendes du XVIe siècle ont rendu le nom de Pérou synonyme de richesse. Peu de pays sont, en réalité, aussi favorisés de la nature, et, quoique aujourd'hui le Pérou soit relativement pauvre, il est destiné au plus brillant avenir. Cette contrée privilégiée présente les aspects les plus variés : dans le *Pérou andin*, l'élevage, les céréales, les mines; dans le *Pérou cisandin*, les plantations de canne à sucre, de coton, de maïs, de riz, les oliviers, la vigne et aussi les nitrates et les pétroles; mais c'est surtout dans la *Montana*, terre encore vierge, que la nature a prodigué ses trésors et ses magnificences; c'est le pays des grands bois, de l'or et du caoutchouc.

M. A. Plane, sans parti pris, sans autre souci que celui de l'exacte vérité, s'est attaché à mettre en relief les obstacles qui retardent la colonisation de la *Montana* péruvienne.

Le journal de son exploration d'une voie nouvelle par la vallée du Marcapata n'est pas seulement d'un grand intérêt géographique, mais il est d'une utilité immédiate pour la mise en valeur de cette région.

ANGLETERRE

Le budget de la marine pour l'exercice 1903-1904. — Le budget de la marine pour l'année 1903-1904 sera de 34 millions et demi de livres sterling ou 865 millions de francs. Si, à ce chiffre, on ajoute celui d'importance égale du budget de la guerre (860 millions), on trouve qu'en 1903-1904 la Grande-Bretagne dépensera pour ses forces militaires et navales 69 millions sterling ou 1 milliard 725 millions de francs.

Ce chiffre, si considérable en soi, l'est encore davantage quand on le compare à la somme que, tout dernièrement encore, l'Angleterre jugeait suffisant de consacrer à son armée et à sa marine.

Pour remonter à quinze ans seulement, en 1887-88, le budget de la marine et celui de l'armée s'élevaient ensemble à 769 millions; en 1893-1894, à 839 millions; enfin, il y a cinq ans, en 1898-1899, à 1 milliard 107 millions. En dix ans, l'augmentation de ces deux budgets a été de plus de 100 o/o, de 769 à 1 725 millions.

Il est possible que les progrès accomplis depuis dix ans en Allemagne, en France et en Russie et l'accroissement des dépenses militaires de ces pays justifient cette énorme augmentation; mais elle paraît, en tout cas, bien extraordinaire.

Si l'on ne tient compte que de la marine, les chiffres sont encore plus étonnants. En 1893-1894, le budget de la marine anglaise était de 387 millions de francs.

Cela fait, en dix ans, une augmentation de 125 o/o pour le budget de la marine seul : de 387 à 865 millions.

Or déjà, en 1893-1894, la marine anglaise avait l'avance sur celles des autres grandes puissances maritimes européennes, et même sur au moins deux de ces puissances réunies. Se peut-il que, depuis dix ans, l'Angleterre ait eu besoin, pour conserver l'avance qu'elle avait, d'augmenter ses dépenses navales de 125 o/o? Tout le monde ne le croit pas, même au delà de la Manche.

Les constructions navales. — Tandis qu'en France les constructions navales s'arrêtent ou reprennent selon les fantaisies ministérielles, l'Angleterre augmente sans cesse son formidable outillage de guerre maritime. L'exercice financier 1902-1903 a, comme les précédents, contribué à cet accroissement. Les ateliers de construction de l'Amirauté et les ateliers particuliers ont lancé : deux cuirassés, cinq croiseurs cuirassés, deux croiseurs protégés, quatre sous-marins et une douzaine de torpilleurs. Mais ces chiffres ne donnent qu'une idée incomplète de l'activité des arsenaux. Pour s'en rendre compte, il faut jeter les yeux sur la liste des navires déjà lancés et en voie d'achèvement. Celle-ci comprend : cinq cuirassés, neuf croiseurs cuirassés, quatre croiseurs protégés, deux avisos, quatre éclaireurs, dix-sept contre-torpilleurs, des sous-marins et des torpilleurs dont les états officiels ne disent pas le nombre.

Ce n'est pas tout. Il nous reste à dresser : 1° le tableau des unités de combat dont l'aménagement et l'armement ont été complètement achevés cette année et qui, comme le *Good Hope*, sur lequel M. Chamberlain s'est rendu dans l'Afrique du Sud, ont pu prendre la mer, après des essais définitifs. Cette troisième liste comprend : quatre cuirassés, cinq croiseurs cuirassés, un aviso et deux canonnières; 2° le tableau des navires presque achevés et qui vont être armés en 1903, et qui comprend six cuirassés, treize croiseurs cuirassés et deux avisos

L'armée anglaise. — Effectifs. — Le fouet donné aux officiers. — Création d'un Comité de défense. — Le budget de la guerre pour 1903-1904 s'élève à 34 245 000 livres sterling, soit 859 millions de francs, pour un effectif de 307 000 hommes.

Les ennemis de l'établissement de la conscription disent que cet effectif peut facilement être obtenu par l'engagement volontaire. Ils invoquent, à l'appui de leur dire, le rapport annuel de l'inspecteur général du recrutement, établissant que, l'année dernière, on a eu 50 753 recrues pour l'armée régulière et 41 480 pour la milice.

Il y a eu une assez vive opposition contre les projets d'augmentation de l'armée, et contre les dépenses nouvelles exigées pour le développement de l'instruction des troupes. « Le Gouvernement luttera jusqu'au bout, a dit le ministre de la Guerre, M. Brodrick, afin d'obtenir les forces qu'il croit nécessaires pour les expéditions à l'étranger et aussi pour la paix intérieure. Il n'y a rien de plus coûteux que des troupes à demi exercées, en nombre considérable. De nos jours, un homme de plus ne signifie pas seulement un fusil de plus, mais en outre une quantité correspondante énorme en munitions, sans compter tous les sacrifices nécessaires pour l'éducation militaire et le tir. »

Finalement le budget a été voté tel que le proposait le Gouvernement.

A la Chambre des Communes, M. W. B. Davenport a posé une question au ministre de la Guerre au sujet du scandale des grenadiers de la garde, où de jeunes officiers ont été fouettés par leurs camarades, en manière de brimade et à la suite d'une comparution devant une pseudo-cour martiale, tenue par ceux-ci.

M. Brodrick a répondu que lord Roberts avait été mis au courant des incidents de la cour martiale et du fouettage des jeunes officiers, par lord Belhaven, père de l'un d'eux, et par lord Saumarez, parent d'un autre, et que le colonel Kynnoch avait été invité à présenter à l'égard de ces faits sa propre défense. Le ministre a ajouté qu'à l'avenir les pratiques qui avaient donné lieu à ce scandale seraient sévèrement interdites. La Chambre a paru satisfaite des explications fort peu concluantes cependant de M. Brodrick.

Dans la même séance, M. Balfour a présenté une résolution déclarant que les besoins grandissants de l'Empire exigent la création d'un Comité de défense permanent. Le premier ministre a expliqué que l'ancien comité de défense était uniquement un comité ministériel; mais que le nouveau comité se composera, en dehors de l'Amirauté, du commandant en chef et des directeurs des services de renseignements de la marine et de la guerre. Le nouveau comité aura pour mission d'étudier les besoins stratégiques militaires de l'Empire.

Plusieurs orateurs ont parlé en faveur de la mesure, et la résolution a été finalement adoptée.

L'armée anglo-indienne. — Lord Kitchener a entrepris la réorganisation radicale de l'armée anglo-indienne. Il a constaté les défauts suivants, auxquels il est urgent de remédier le plus tôt possible : les commandements ont des états-majors trop nombreux, les effectifs des régiments sont faibles; il n'y a pas assez de troupes d'infanterie montée; les moyens de transport sont défectueux.

Lord Kitchener se heurtera probablement à une grande résistance de la part du conseil des Indes, qui ne paraît pas disposé à lui accorder les crédits nécessités par les réformes militaires.

Un nouveau port de guerre sur la côte est des îles Britanniques. — Le premier ministre a fait savoir officiellement que le Gouvernement et l'Amirauté avaient étudié depuis longtemps l'établissement d'un nouveau port de guerre. Un comité a fait une enquête à ce sujet et a déposé un rapport en janvier 1902, recommandant comme emplacement Saint-Margaret's Hope, dans le golfe de Forth, en face d'Edimbourg. Le Gouvernement a adopté cet emplacement, et c'est là que sera créé le nouveau port. Le Gouvernement a négocié pendant assez longtemps pour acheter les terrains nécessaires, et c'est cette raison qui a fait qu'il n'a pu en aviser la Chambre plus tôt.

La déclaration de M. Balfour a été accueillie par les plus vifs applaudissements. Les paroles prononcées à la Chambre des Communes ont nettement établi que la création de cette nouvelle base d'opérations navales était rendue nécessaire par les progrès rapides et considérables de l'Allemagne.

Jusqu'ici, en effet, tous les ports de guerre de l'Angleterre étaient situés à proximité ou le long des côtes de la Manche, car la stratégie navale anglaise ne tournait ses vues que vers la France. Mais depuis que l'Allemagne était devenue une grande puissance navale, certains Anglais prévoyants estimaient que leurs côtes de la mer du Nord étaient menacées par les escadres pouvant sortir de Wilhemshaven et de Kiel (par le canal de l'Empereur-Guillaume). Le port de Saint-Margaret's Hope, pouvant servir de point d'appui à la flotte, calmera les appréhensions anglaises.

Le Chamanisme et le Lamaïsme des Aborigènes sibériens *(fin[1])*.

Ce n'est pas sans étonnement qu'on observe, se pratiquant, sinon côte à côte, du moins dans la même contrée, deux cultes aussi complètement opposés que le chamanisme et le lamaïsme; l'un bizarre, fantastique, quasi infernal et relevant plus de la sorcellerie que de la religion; l'autre, à tendances philosophiques, fait de renoncement et de mortification, pénétré des doctrines idéalistes du bouddhisme dont il découle directement. Mais chamanistes ou lamaïstes arrivent également à décourager les missionnaires russes dans leur œuvre de prosélytisme.

L'EXORCISME, chez les lacoutes, diffère sensiblement de celui que pratiquent les Bouriates.

Mandé auprès d'un malade, le chaman iacoute, dès son apparition dans l'yourta, prend possession du « bilirik-oron », la couchette d'honneur du logis, située à gauche de l'entrée. S'étendant nonchalamment sur la peau de jument blanche, le sorcier médite : il attend la nuit, l'heure propice aux sortilèges.

On s'empresse autour de lui, on lui offre de bonnes choses, on le comble de prévenances : on cherche à gagner les faveurs d'un hôte aussi considérable. Enfin le soleil se couche, le crépuscule assombrit l'yourta où les préparatifs de la sorcellerie se font fébrilement : on fend du bois, on balaie, on lave, on prépare un souper fin et plantureux. Arrivant les uns après les autres, les voisins prennent place sur des bancs : les femmes à gauche, les hommes à droite.

KHAMBO-LAMA
ARCHEVÊQUE DU DATZAN DU GOUSSINOË OZERO (LAC DES CYGNES).

D'après une photographie

Lorsque tout est prêt, le chaman s'assied sur le bord de sa couchette, et en défaisant lentement ses nattes, marmotte quelques paroles inintelligibles, donne quelques ordres. De temps à autre son corps est secoué par un hoquet simulé; les yeux sont baissés ou fixés sur un point, généralement sur le feu. Le feu s'éteint lentement, une obscurité, de plus en plus épaisse, envahit l'yourta; la porte est hermétiquement close; c'est à peine si quelques chuchotements troublent encore le silence du logis.

Sans se presser, le chaman ôte sa chemise, revêt son « caftan » sacré et prenant la pipe qu'on lui passe, se met à fumer longuement, posément, en avalant la fumée. Son hoquet devient plus bruyant, des frissons nerveux agitent tout son corps, son visage est affreusement pâle; sa tête penche sur la poitrine, ses yeux sont mi-clos.

Il demande de l'eau fraîche, en avale rapidement quelques grandes gorgées, cherche, en tâtonnant, avec des gestes de somnambule, le bâton de son tambourin, posé d'avance, à sa portée, sur un banc.

Puis, avançant au milieu de l'yourta, sur une peau de jument blanche, le sorcier ploie quatre fois,

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 14, page 105.

selon le rite, son genou droit et fait un profond salut aux quatre points cardinaux; en même temps il envoie des jets d'eau avec sa bouche tout autour de soi.

On jette, à ce moment, sur le feu, une poignée de crin blanc de cheval et on le couvre de cendres. A la faible lueur des tisons mourants, on aperçoit encore quelque temps la sombre silhouette du chaman assis et immobile; un énorme tambourin, ressemblant à un bouclier, est appuyé contre sa poitrine. Enfin les ténèbres deviennent impénétrables, on n'entend plus que le murmure à peine perceptible de l'incantation du sorcier, coupé par quelques hoquets, qui diminuent peu à peu d'intensité, et bientôt c'est le silence le plus profond....

Soudain un bâillement sonore se fait entendre, immédiatement suivi du cri aigu d'un faucon, ou d'une mouette, qui retentit quelque part, au fond de l'yourta plongée dans l'obscurité troublante. Puis de nouveau tout retombe dans le silence..... Mais voici qu'on commence à percevoir un roulement de tambourin d'une légèreté incroyable, d'un pianissimo inouï : on dirait le bourdonnement d'un moustique. Cette musique aérienne est douce au début, devient petit à petit plus saccadée, plus inégale; les sons commencent à se heurter, à grossir, à gonfler graduellement et, par un crescendo savamment ménagé, arrivent à un fortissimo formidable, se transforment en rugissements de tempête entremêlés du cri perçant des mouettes, des plongeurs et d'autres oiseaux aquatiques. Aux roulements assourdissants du tambourin se mêlent les sonneries grêles de ses grelots et de ses plaques métalliques; le bruit, arrivé à son apogée, devient infernal... puis cesse, s'arrête brusquement, sans gradation. Un calme complet succède au vacarme.

CHIRETOUI DU DATZAN D'OUINSK, SUPÉRIEUR DU COUVENT LAMAÏTE D'OUINSK.

D'après une photographie.

Quelques minutes après, recommence l'insinuation obsédante et graduée du roulement mystérieux, à peine perceptible au début et furibond à la fin. Le même manège est répété plusieurs fois. Enfin commence l'exorcisme proprement dit : le chaman chante lugubrement des cantiques hachés; il appelle ensuite à son aide les esprits qui lui sont favorables, sollicite leur bienveillant concours, les implore, les interroge, en prenant des attitudes pathétiques.

Lorsque l'esprit supérieur, protecteur du chaman, daigne enfin s'introduire en lui, il se lève brusquement, s'agite, commence à faire des sauts désordonnés. A cet instant, on jette quelques fagots et des bûches sur le feu mourant, dont les flammes qui s'élèvent aussitôt inondent l'yourta d'une vive clarté.

Dans ce brusque embrasement apparaît alors le sorcier, en pleine action : il court, saute, danse, chante, tambourine, fait des grimaces, des contorsions; sa tête est toujours basse, ses yeux presque clos; ses longs cheveux emmêlés et épars recouvrent sa figure inondée de sueur. Sa bouche écume; il montre ses dents, tournoie, se démène comme un possédé, ne s'arrêtant que pour un instant, afin de conjurer de nouveau les génies bienfaisants.

Enfin ses prières sont exaucées : il sait la cause de la maladie, la coopération du ciel lui est assurée. Il s'approche alors du malade, se baisse sur lui, cherche par des paroles magiques et par des gestes appropriés, à faire sortir la maladie du corps du patient; ou bien, collant ses lèvres sur l'endroit malade, il aspire fortement tout le mal, l'emporte ensuite dans sa bouche au milieu de l'yourta, le crache par terre, souffle dessus, ou le chasse dehors, à coups de pied.

On apprend en même temps quel sacrifice exigent les esprits puissants.

Le chaman inspecte minutieusement tous les coins du logis et s'il découvre quelque chose de suspect, recommence immédiatement les mêmes pratiques rituelles.

Enfin tout est purifié, le sacrifice consommé, la supplique entendue, la cérémonie d'exorcisme terminée.

Les assistants mettent le sorcier fourbu, épuisé, sur sa peau de jument et le portent sur le bilirik-oron, où on le laisse se reposer.

Les rites les plus grossiers du culte chamaniste se sont conservés chez les Tchouktchis, ces sauvages peu connus du nord-est de la Sibérie, qui habitent l'espace immense compris entre la rivière Kolyma, la mer de Behring et l'océan Glacial.

Jaloux de leur indépendance, ces nomades ne reconnaissent que jusqu'à un certain point la domination russe; ils vivent fort retirés dans une région quasi-inaccessible, où ils errent à peu près en maîtres, avec leurs nombreux troupeaux de rennes.

Défiants, ombrageux, les Tchouktchis n'admettent aucun étranger dans leur intimité, de sorte que personne ne pourrait se vanter d'avoir assisté à une scène d'exorcisme dans une yourta tchouktcha.

On sait toutefois que ces sauvages croient en « Kit-Ogan » (patron de la région), un être supérieur, d'essence divine, auquel les rennes doivent être offerts en sacrifice. Les idoles que chaque Tchouktcha possède

dans son habitation, sont généralement représentées par des mannequins en bois parsemés de points noirs. En toutes circonstances difficiles de la vie, les Tchouktchis ont recours à leurs chamans des deux sexes, parmi lesquels on rencontre beaucoup de ventriloques.

Un chaman homme déclare quelquefois tout à coup qu'il est devenu femme, se comporte en conséquence et même se marie; par contre, les femmes « chamanes » se transforment subitement en hommes.

L'impression produite sur les Tchouktchis par les cris, les contorsions, les coups de tambourin et surtout par la ventriloquie du chaman, est d'autant plus profonde que les séances d'exorcisme ont lieu au fond d'une sorte d'alcôve noire servant de chambre à coucher : ce sont de petits réduits, ou coffres, ayant 4 mètres de longueur, 1m50 de largeur et 1m25 de hauteur, hermétiquement clos et tapissés à l'intérieur de peaux de renne, le poil en dedans.

. . . . . .

Le lamaïsme (culte jaune) dérive en droite ligne du bouddhisme, dont il a emprunté les préceptes fondamentaux : mépris absolu pour le monde et la vie d'ici-bas; mortification de la chair; croyance en la métempsychose.

Tout être vivant, si infime qu'il soit, tout ce qui vit en général, a une valeur particulière aux yeux d'un lamaïte, persuadé que tout l'univers est peuplé de bons et de mauvais esprits, que chaque brin d'herbe possède son bon génie protecteur. Une multitude d'idoles, coulées en cuivre, ou peintes sur toile et sur cuir, symbolisent ces divinités.

VUE GÉNÉRALE DU DATZAN D'ATCHINSK.

D'après une photographie.

Tout lamaïte fait, vers l'âge de quarante-cinq ans, ses vœux de renonciation, en s'engageant solennellement à ne jamais tuer un être vivant quelconque, à ne pas contracter de mariage, à ne jamais prononcer aucune parole mensongère, à ne plus boire de spiritueux, à ne jamais manquer de réciter, de dix à cent mille fois par jour, la courte prière : « Om-ma-ni-pad-mekhoum », dont il ignore le sens sacré.

Le lamaïsme, ou « culte jaune », doit cette double dénomination à ses prêtres, qui s'appellent « lamas » et qui s'habillent toujours en jaune.

Ces prêtres jouent un rôle considérable dans la vie des lamaïtes : le lama est un « bon ami »; sans lui point de salut; on doit le respecter, le vénérer; lui confier la direction morale de sa personne et pourvoir à tous ses besoins.

Les lamas sont rasés, ils portent, par-dessus leur costume bouriate ordinaire, une large écharpe jaune et habitent les « datzans » ou couvents; quatre fois par jour ils officient dans les temples (koumirnia) de ces datzans remplis d'idoles (bourkhans), qu'ils promènent, les jours de fête, en processions solennelles, tout autour des datzans, en chantant leurs hymnes sacrées.

Les lamas sont voués au célibat, ils doivent observer l'abstinence et enseigner les dogmes de leur religion à leurs jeunes disciples, futurs lamas.

Il existe en Transbaïkalie, trente-deux datzans bouriates, dirigés chacun par un « chiretouï » (supérieur) et possédant un nombre réglementaire de lamas (prêtres) et de « bandyï » (novices).

Le datzan principal se trouve à 25 kilomètres de Selenguinsk, au bord de « Goussinoë ozero » (lac des Cygnes); il sert de résidence à Khambo-Lama, évêque nommé avec l'assentiment du gouvernement russe; et possède une école supérieure de séminaristes bouriates, qui, au nombre d'une centaine environ, y apprennent la théologie, la littérature et la médecine thibétaines, ainsi que l'astronomie, l'astrologie et la philosophie bouddhique.

Le chef suprême, le pape des lamaïtes, est le Dalaï-Lama du Thibet; ils reconnaissent également l'autorité supérieure du « Koutoukhta » d'Ourga (Mongolie).

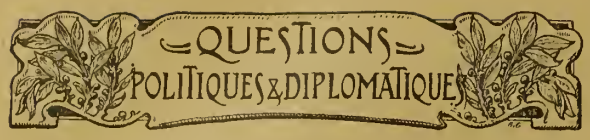
Moins grossier que le chamanisme, dont il a rejeté les pratiques occultes, le lamaïsme n'est qu'une pâle image du bouddhisme, dont il n'atteint assurément pas l'élévation : c'est un « culte de transition », pour ainsi dire, qui permet aux Bouriates et aux autres peuplades primitives, d'abandonner leur « culte noir » sans trop de brusquerie, en préparant leur mentalité rudimentaire, par un stage plus ou moins prolongé dans son sein, à une nouvelle conception d'idéal religieux.

Infiniment mieux approprié aux mœurs et coutumes des Bouriates que le christianisme, ne différant pas autant que ce dernier de leurs anciennes croyances religieuses, le lamaïsme les séduit beaucoup plus que l'orthodoxie grecque, d'autant plus que le berceau du lamaïsme est la Mongolie, pays d'origine des Bouriates.

Voilà pourquoi, en entrant chez un Bouriate, même soi-disant converti au christianisme, on voit, dressé, à la place d'honneur, un autel domestique, sorte de commode bariolée, ornée de « bourkhans » (idoles), devant lesquels sont constamment déposées quelques offrandes : de l'eau, du beurre, des graines, etc., des sonnettes, des fleurs naturelles et artificielles, de la menue monnaie.

C'est ainsi que s'affirme, en Sibérie, la stérilité de l'effort louable, mais chimérique, des missionnaires qui cherchent à initier ces peuplades primitives aux dogmes de religions abstraites, beaucoup trop subtiles pour des intelligences aussi restreintes.

B. DE ZENZINOFF.



Dans quelle mesure les Russes ont évacué la Mandjourie.

Dès le 8 octobre 1902, les Russes ont évacué la Mandjourie, mais suivant convention ils ont le droit de faire garder par leurs troupes le chemin de fer Transmandjourien; ils en ont habilement profité pour établir leur influence dans la contrée et transformer en province russe la possession chinoise de la Mandjourie.

La transformation est merveilleuse. Là où la voie ferrée traverse le Heï-loung-kiang, on oublierait presque que l'on se trouve en territoire chinois. La Sibérie semble englober à l'heure actuelle toute la région méridionale jusqu'au chemin de fer. A Hailar, où se trouvait, il y a cinq ans, une insignifiante colonie chinoise, il y a à l'heure actuelle une ville russe pourvue de magasins, d'hôtels et d'hôpitaux russes. A Kharbin s'est créée également une ville russe ayant déjà une population de neuf mille âmes, ville très animée qui va toujours en se développant.

Au sud, à partir de Kharbin, les Russes se créent des colonies en construisant des édifices sur les concessions situées dans le voisinage de toutes les grandes villes. A Moukden, le chemin de fer, qui était autrefois distant de 24 kilomètres de la ville, passe maintenant tout près, à l'ouest. La concession russe autour de la gare s'étend sur une surface de 625 kilomètres carrés; on y a construit une grande caserne ainsi que des bâtiments, destinés à l'usage des fonctionnaires du chemin de fer et des officiers de la garnison russe.

L'évacuation a simplement consisté à faire passer les troupes russes du cœur de la ville jusqu'à la concession située à une heure de marche en dehors des fortifications.

L'évacuation de Kirin, ville superbe, occupée naguère par une forte garnison russe, comporte trois jours de marche vers l'ouest jusqu'à la voie ferrée à Khouang-tcheng-tsze. Cependant on ne sera pas même obligé d'effectuer cette marche, car la Russie entend faire construire avec l'approbation des Chinois un chemin de fer d'embranchement qui reliera Kouang-tcheng-tsze à Kirin. C'est ainsi que, pour évacuer Kirin, les troupes n'auront qu'à faire une heure de marche, depuis la ville jusqu'à la concession russe.

Pour évacuer Niou-tchouang, il suffit d'une heure de marche en amont de la rivière afin de gagner la concession russe, ou bien d'une heure en chemin de fer vers l'est, jusqu'à la colonie russe de Tashihtchiao.

Il en est de même de toutes les autres villes importantes, depuis la ville de Kharbin, laquelle, en sa qualité de ville russe, ne peut être évacuée.

Le parcours du chemin de fer mandjourien a été tracé de façon à dominer toutes les routes importantes de la Mandjourie; de sorte que les troupes russes, chargées de la défense de la voie ferrée, défendent également toutes les villes capitales.

L'évacuation signifie, en somme, que les troupes russes vont se fixer dans des endroits d'où elles pourront surveiller de près les villes évacuées.

La Russie règne en maîtresse en Mandjourie. Tous les fonctionnaires sont soumis absolument à l'autorité russe; aucun d'eux ne peut être nommé sans l'approbation russe. La Russie exerce son contrôle de navigation sur les eaux mandjouriennes. Partout où ces eaux sont navigables, elles sont sillonnées par des vapeurs russes.

Les gouverneurs généraux chinois des trois provinces ne doivent avoir à leur disposition que le nombre prescrit de soldats. Chaque fusil doit porter la marque officielle russe, tandis que l'artillerie tout entière a été confisquée.

Une grosse escadre russe, composée des meilleures et plus modernes unités de la flotte du tsar, est partie de la Baltique pour se rendre dans le Pacifique nord. Il est difficile, dans de pareilles conditions, de considérer autrement que comme un mouvement politique habile, et nullement comme une reculade, l'exécution des premières clauses du traité relatif à l'évacuation de la Mandjourie.

Toutefois, dans certains milieux japonais, le caractère illusoire de cette évacuation a provoqué une certaine émotion. Une réunion d'hommes politiques a eu lieu à Tokio, le 8 avril. On y a adopté un ordre du jour demandant aux Gouvernements anglais et japonais d'engager la Chine à exiger le rétablissement de sa souveraineté effective en Mandjourie.

De son côté, le ministère russe ne cesse pas d'affirmer son désir d'évacuer réellement cette province suivant les conventions intervenues.

Les Anglais et les Chemins de fer du Soudan.

On vient de publier le rapport annuel de lord Cromer sur l'Égypte et le Soudan. Le représentant de l'Angleterre dit que la construction de la ligne Souakim-Berber est d'une nécessité absolue pour le Soudan égyptien.

Sans doute, l'empereur Ménélik a accordé par la convention du 15 mai 1902 le droit de construire un chemin de fer à travers l'Éthiopie, pour relier le Soudan à l'Ouganda, mais l'Angleterre ne s'est fait concéder ce droit que par mesure de précaution, pour parer à une éventualité qui peut se produire et qui, en tous cas, est certainement très éloignée. Quant à la ligne Souakim-Berber, elle permettra au Soudan de communiquer avec la mer, c'est-à-dire avec le monde extérieur. Plus tard, des lignes secondaires viendront se greffer sur cette ligne. On la reliera avec Kassala, et peut-être la poussera-t-on au sud, le long de la frontière de l'Éthiopie.

Lord Cromer donne à entendre que le chemin de fer de Souakim à Berber doit suffire pour l'instant à occuper l'attention de l'Angleterre et de l'Égypte sans aller étudier la question d'établir une communication par voie ferrée avec l'Ouganda. « A mon sens, ajoute-t-il, on n'a pas démontré la nécessité ni la praticabilité d'un chemin de fer avec l'Ouganda et avec le Sud, et il se pourrait fort bien, étant données les très grandes difficultés topographiques, qu'on n'arrive jamais à les démontrer. »

Les Événements du Figuig. — Attaque d'un Convoi et d'un Camp français.

L'EFFERVESCENCE qui règne au Maroc vient d'avoir un fâcheux contre-coup sur nos possessions du Sud-Oranais. A quelques jours d'intervalle, un convoi français a été capturé au ksar El-Azouz, près de la palmeraie du Figuig; et le camp provisoire installé à la gare de Beni-Ounif a été surpris par une bande d'insurgés marocains.

L'attaque du convoi a eu lieu exactement entre Fendi et le ksar El-Azouz, dans les derniers jours de mars. Les Ouled Djerir étaient au nombre de cent cinquante, très bien approvisionnés de munitions. Le capitaine Normand, après une lutte acharnée qui dura sept heures, dut battre en retraite, abandonnant quarante chameaux et quelques fusils.

Le camp provisoire de Beni-Ounif fut assailli pendant la nuit. Le commandant d'armes put envoyer des secours, et, après une fusillade très vive, les Marocains durent se retirer, à l'aube, dans la direction du Figuig.

LA COMPAGNIE MONTÉE DE LA LÉGION ÉTRANGÈRE DE BENI-OUNIF FAISANT HALTE SUR L'OUED SOUZFANA, PALMERAIE DU FIGUIG.

CAMP DE LA SOUZFANA A 6 KILOMÈTRES DU FIGUIG.

D'après des photographies communiquées par M. Le Mire.

C'est en suivant le chemin de fer de pénétration du Sud-Oranais, qu'après avoir dépassé Aïn Sefra, Duveyrier et le camp de l'Oued-Souzfana, on arrive au camp de Beni-Ounif, qui est à l'heure actuelle le terminus de la ligne.

Beni-Ounif, à 825 mètres d'altitude, est une petite palmeraie que cultivent pour le compte des gens du Figuig une centaine de hartânis logés dans de misérables masures. C'est là que se trouve un édifice religieux dont l'importance est grande, la zaouïa de Sidi Sleman ben Bou Smâha, le père des Ouled Sidi Cheikh.

De Beni-Ounif au Figuig, il n'y a qu'une heure de marche; on traverse le lit presque toujours à sec de l'Oued-Melias, puis une plaine où abondent le jujubier et un arbuste que les indigènes nomment l'adjerem, et on gravit ensuite les pentes du col de Zenâga, situé entre le djebel Taghla à droite (1 115 mètres) et le djebel Zenâga (1 047 mètres); le col est très étroit et ses pentes sont garnies de palmiers.

Du col on aperçoit à ses pieds toutes les oasis qui constituent le Figuig; au pied du col, Zenâga; puis, à l'autre extrémité de la palmeraie, El-Abid, Ouled-Sliman, Oudaghir, El-Maiz et El-Hammamine.

C'est à Oudaghir que réside l'amel ou représentant du Gouvernement marocain. Les rues de ce ksar sont relativement larges, bien balayées et propres. Les murs des maisons sont en terre, sauf la base qui est en pierres brutes. Les maisons n'ont point, sauf de petites portes, d'ouvertures sur les rues qui sont solitaires et silencieuses, saturées seulement de lumière, avec des ombres violemment découpées çà et là.

Chaque village ou ksar est administré d'une façon presque indépendante par une djemâa, sorte de conseil municipal. Ces djemâa, avant l'établissement de l'autorité marocaine, étaient nombreuses, par exemple la djemâa d'El-Hammamine ne comptait pas moins de seize membres élus par fractions de quatre au suffrage universel, dans chaque quartier.

L'amel marocain a, depuis peu de temps, réduit le chiffre des membres des djemâa.

Les confréries religieuses qui se partagent l'influence au Figuig sont : les Taïbia, qui prédominent dans le ksar de Zenâga; les Kadria; les Kerzazia; les Derkaoua; les Zeânia; les Tyânia, qui ont leur maison mère dans le sud de la province de Constantine, et les Naceria.

Si l'on considère que ces ksours, toujours indomptés, ont à l'état chronique le mal de l'insurrection; que la révolution actuelle trouve là par conséquent un merveilleux terrain pour se développer; que leur indépendance relative leur permet de se jeter plus facilement dans le foyer de la guerre; que Bou Amema, le chef de l'insurrection de 1883, exerce sur toute l'oasis une autorité quasi souveraine; qu'il est en relations constantes avec le prétendant Bou Hamara, on comprendra que nos postes extrêmes du Sud-Oranais sont dans une position critique et qu'il importe au plus vite de les fortifier.

Plus encore que notre raisonnement, l'événement vient de le prouver.

Le Gouvernement, justement préoccupé d'une situation qui menace de durer, vient de se décider à agir énergiquement pour empêcher le retour d'incidents aussi fâcheux. Une simple colonne ne suffisant pas, on projette d'organiser une expédition, qui puisse amener définitivement la pacification d'une région sans cesse troublée par des nomades venant du Maroc.

Les Variations des Glaciers. — Leurs Mouvements d'avance et de recul.

Les glaciers, bien loin de présenter un état de stabilité parfaite, comme on pourrait le croire, éprouvent de continuelles modifications dans leurs dimensions, en raison même des fluctuations que subissent les phénomènes météorologiques dont ils dépendent.

L'étude de ces variations permet de déterminer, d'une façon de plus en plus précise, les lois qui régissent les phénomènes glaciaires actuels; elle donne de précieuses indications météorologiques, tant sur l'importance des chutes de neige sur les hauteurs, que sur la répartition des températures aux diverses altitudes; enfin, elle fournit des données positives permettant d'élucider l'histoire des phénomènes glaciaires de l'époque quaternaire.

Ce sont, naturellement, les glaciers des Alpes qui ont été particulièrement étudiés.

D'après le professeur Heim, de Zurich, le nombre total des glaciers des Alpes est de 1 155, dont 249 ont une longueur supérieure à 7 kilomètres et demi. Ces glaciers se répartissent comme suit, entre les quatre pays sur lesquels s'étendent les Alpes : France 144, Italie 78, Suisse 471, Autriche 462. La superficie totale des glaciers des Alpes est de 3 à 4000 kilomètres carrés, dont 1 839 pour la Suisse. Le glacier le plus long est celui d'Aletsch, qui mesure 24 kilomètres. Quant à l'épaisseur, on sait qu'Agassiz, mesurant une crevasse de glacier de l'Aar, n'avait pas atteint le fond à 260 mètres. Il avait calculé qu'en un certain point de ce glacier la profondeur de la couche de glace devait atteindre 460 mètres.

Plus récemment, les professeurs Blumcke et Hess, de Munich, dont les travaux en pareille matière font autorité de l'autre côté du Rhin, sont arrivés à opérer, dans les Alpes d'Otzthal, en Autriche, un forage qui leur a permis de calculer, d'une façon très précise, la hauteur du glacier Hinteries, un des plus importants de la région.

La machine dont ils se sont servis ressemblait aux appareils dont on fait généralement usage pour percer des puits de mines. On a trouvé qu'à certains endroits la couche glaciaire mesurait une épaisseur de 153 mètres.

Pour étudier les variations des glaciers, c'est-à-dire leur progression ou leur retrait, on a planté sur leurs bords des arbres de Sibérie qui peuvent croître et prospérer dans les Alpes à des altitudes bien supérieures à celles qu'atteignent les sapins ou même le *Pinus cembro*. Ces jalons naturels, qui restent fixes, servent de points de repère pour déterminer les fluctuations des glaciers.

De ces observations, il résulte qu'après avoir éprouvé une crue extraordinaire pendant la première moitié du dix-neuvième siècle, les glaciers de la Suisse et de la Savoie ont, depuis lors, considérablement diminué, si bien que la période actuelle pourrait être caractérisée, par un *recul général de tous les glaciers des Alpes*.

De 1871 à 1875, tous les glaciers des Alpes, sans exception, étaient en état de décroissance. Vers 1880, quelques glaciers ont dessiné un retour en avant. Dans ce cas étaient les Bossons, la Brenta, le Trient, Cigiovenove, le Schaaligletcher (sur Tœsch), Giétroz, et probablement les Bris et Argentière. Mais, depuis, la plupart ont continué à reculer.

Le professeur Forel, de Morges, qui s'occupe, depuis un quart de siècle, de l'étude des glaciers alpestres, constate que la période décroissante, non seulement persiste, mais encore semble se précipiter d'année en année. Un seul glacier semble faire exception à la règle : c'est celui de Boveire, dans le val d'Entremont, qui progresse depuis 1892.

Les fameux glaciers du Rhône ont reculé de 755 mètres entre 1874 et 1900, soit une moyenne de 29 mètres par an. Il en est d'autres dont la « tête » a tellement changé depuis quelques années, que les vieux touristes ne les reconnaissent plus. Des hôtels construits jadis à proximité des glaciers en sont aujourd'hui fort éloignés, au grand dam des propriétaires.

Le détail des observations faites sur les variations des glaciers du revers nord de la chaîne du mont Blanc, par M. Venance Payot, et enregistrées dans la *Revue alpine*, est des plus instructifs. Le glacier du Tour, qui touche la frontière suisse, à l'extrémité de la vallée de Chamonix, est actuellement à un kilomètre en arrière de ses anciennes moraines. Sa largeur a diminué de moitié depuis 1894 jusqu'à 1897. Les glaciers du Trient, de Pétoud et de Grand sont également en décroissance. Le glacier d'Argentière — celui qui s'est le mieux maintenu — s'est raccourci de $8^{m}20$, du 3 septembre 1896 au 14 septembre 1897, et a perdu 20 mètres de largeur de chaque côté. De 1897 à 1898, il a encore perdu $63^{m}60$ de sa longueur, et 20 mètres de largeur de chaque côté; son épaisseur est aussi réduite.

La Mer de Glace n'a reculé que de 6 mètres. Le Glacier du Bois n'est que le prolongement de la Mer de Glace : il forme la partie qui descend dans la vallée. De 1896 à 1897, il s'est comporté comme son voisin d'Argentière : il s'est raccourci d'une dizaine de mètres et rétréci, sur son flanc gauche de 15 à 20 mètres, laissant à nu la roche porphyrique et gneissique polie et striée. Le glacier de Tacconaz, de 1894 à 1897, s'est raccourci d'au moins 120 mètres, en raison du peu d'épaisseur de sa partie inférieure. Le glacier de Bionassay, beaucoup moins actif qu'en 1895 et 1896, a reculé en 1897 d'une dizaine de mètres dans sa partie inférieure. Seul le glacier des Bossons, semblait faire exception au phénomène général de recul. De 1891 à 1897, il a progressé de 52 mètres; en revanche, il a, pendant la même période, perdu de 10 à 15 mètres de largeur de chaque côté. Or, de 1897 à 1898, il s'est raccourci de 152 mètres et rétréci de 30 mètres environ sur chacun de ses flancs. En épaisseur, il a diminué d'une vingtaine de mètres. Cela représente la fusion, en un seul été, d'un bloc de glace de 140 000 mètres cubes. Depuis un demi-siècle, jamais pareille décroissance n'avait été constatée.

Dans les autres parties des Alpes, en 1897, le glacier de Zmutt, à Zermatt, a reculé de 12 mètres;

celui de Zinal a reculé de 50 mètres et a baissé de 10 mètres.

Les glaciers de la vallée de Saas étaient à peu près stationnaires, tandis que ceux de Gasenried et de Boveire avançaient d'une douzaine de mètres.

Quelle est la cause de ces phénomènes ? Elle est très complexe. Le front du glacier avance jusqu'à ce qu'il soit descendu à un niveau où la température moyenne de l'année ne permet plus sa persistance. Ce niveau est très variable. Il dépend, en effet, de l'orientation du glacier, de sa masse, de son épaisseur et de la vitesse de sa marche, tout autant que des variations de la température moyenne.

Prenons un exemple, pour bien préciser les idées. Pendant l'été de 1881, le front du glacier des Bossons *s'est avancé* de 20 mètres, tandis que le glacier du Bois *reculait* d'une longueur à peu près égale.

Or ces deux glaciers sont très voisins, et l'on ne peut admettre de grands écarts entre les températures moyennes annuelles de ces deux localités. Il entre donc en jeu d'autres éléments que la température. Le principal de ces éléments, c'est le volume du glacier. Plus son front est épais, moins il fond vite. Or cette épaisseur est constamment variable, proportionnellement à l'importance des condensations atmosphériques qui alimentent le glacier. Si celui-ci est fort étendu, ces condensations se trouvent très inégalement réparties sur son parcours, d'où des différences d'épaisseur.

D'autre part, ces condensations varient suivant les années. Une année froide et humide en plaine correspond à une année neigeuse à la montagne et à un épaississement des glaciers.

Un autre élément, c'est la vitesse du glacier, qui dépend, d'une part, de sa masse, d'autre part, de la pente sur laquelle il progresse. Il en résulte que, suivant l'épaisseur du glacier, sa vitesse à son front est tantôt nulle, tantôt considérable.

En conséquence, la période actuelle de recul des glaciers des Alpes est attribuable, non pas seulement à une série d'étés chauds qui provoquent une fusion plus rapide du front, mais surtout à une insuffisance d'alimentation des névés supérieurs. Le recul des glaciers se relierait donc à l'ensemble des phénomènes météorologiques dans leur action sur le massif central de l'Europe.

Une observation tendrait à faire croire que cette action est plus générale encore, c'est que d'autres parties du globe, et notamment les régions polaires, ont été affectées de semblables variations relatées par M. Charles Rabot, dans un mémoire publié par la Commission internationale des glaciers et qui jette sur la matière un jour des plus curieux.

Il résulte des nombreuses observations recueillies par M. Rabot que, depuis la période historique, les glaciers du Groenland et de l'Islande avaient singulièrement augmenté. Sur cette dernière terre, notamment, ils ont envahi des pâturages, renversé des habitations, et recouvert de vastes territoires qui, jusque-là, étaient demeurés intacts. A la fin du dix-huitième siècle et pendant la plus grande partie du dix-neuvième, il s'est produit en Islande une véritable invasion de glaciers. Or cette invasion s'est assez brusquement arrêtée, il y a vingt-cinq ans, dans presque tous les massifs glaciers de l'île.

Nous sommes donc autorisés à généraliser nos observations et à considérer le recul comme dominant aujourd'hui dans la totalité des glaciers.

L'Expédition anglaise au Pôle sud. — Son Ravitaillement par le « Morning ».

Un télégramme de Nouvelle-Zélande, daté du 27 mars, annonce l'arrivée en Nouvelle-Zélande du vapeur *Morning* chargé de ravitailler l'expédition anglaise de la *Discovery*.

Cette expédition quittait l'Angleterre en août 1901. Le 23 janvier 1902, elle attaquait la banquise antarctique dans le sud de la Nouvelle-Zélande et, après une lutte terrible, arrivait à la terre Victoria, ce morceau du continent antarctique découvert, il y a soixante-dix ans, par l'anglais Ross.

L'été antarctique fut employé à de périlleuses expéditions en traîneaux. Ces reconnaissances terminées, les explorateurs s'installèrent pour l'hivernage.

Profitant du tapis de neige qui, en cette saison, recouvre les glaciers, trois officiers s'avancèrent vers le sud en traîneau ; au prix d'efforts inouïs, ils réussirent à atteindre 80°17 de latitude sud, dépassant de près de 300 kilomètres le record actuel, vers le pôle antarctique, détenu par Borchgrevinck (78°50').

Pénibles furent les souffrances : la température s'abaissa à plus de 45 degrés au-dessous zéro, les chiens attelés aux traîneaux succombèrent les uns après les autres, et force fut aux vaillants explorateurs de haler les véhicules sur lesquels étaient chargés les vivres et les équipements.

Au point où les Anglais furent contraints de rebrousser chemin, ils aperçurent devant eux de très hautes montagnes; elles paraissaient atteindre 3 ou 4000 mètres. Les observations des explorateurs confirment l'hypothèse, émise par les géographes, d'un grand continent s'étendant dans la direction du pôle sud.

Le *Morning* qui a apporté en Nouvelle-Zélande les nouvelles que nous faisons connaître, a ravitaillé l'expédition anglaise et l'a mise en état de passer un nouvel hiver dans les glaces antarctiques.

Albert Bordeaux. — *Sibérie et Californie*. Un vol. in-16 avec gravures et une carte. Prix : 4 fr. — Librairie Plon-Nourrit et Cie, rue Garancière, 8, Paris.

M. Albert Bordeaux nous rapporte, d'un voyage de six mois, des « notes de voyage et de séjour » intitulées : *Sibérie et Californie*, qui présentent le plus vif intérêt. Citons notamment les pages sur Irkoutsk, le lac Baïkal, la plaine Amour, la Mandjourie, les mines; enfin, sur la vie et les mœurs des placers de Californie, et sur l'histoire des anciens pionniers qui ont fait la conquête minière de cette Terre de l'or.

La Chasse au Blaireau.

MŒURS ET HABITUDES

Le blaireau n'est nulle part très commun, mais on peut le rencontrer et, par conséquent, le chasser, dans toute l'Europe et dans toute l'Asie tempérée.

En raison de ses habitudes défiantes et solitaires, il habite de préférence les lieux écartés et sauvages, pourvu qu'ils soient boisés et rocailleux. Il recherche, en effet, les anfractuosités de rocher, pour y établir sa demeure souterraine, mais à défaut, — comme ses membres vigoureux et ses ongles puissants en font un animal admirablement doué pour fouir, — il sait fort bien se creuser un terrier tortueux et oblique qu'il pousse quelquefois fort loin.

Essentiellement nocturne, le blaireau passe la plus grande partie du jour enfermé dans son gîte. Il n'en sort que le soir pour chercher sa nourriture, ne s'en écarte guère et y rentre de très bonne heure. En hiver, pendant les périodes de neige et de froid rigoureux, il peut rester trois ou quatre jours sans sortir, et demeure alors endormi au fond de son terrier.

En conséquence des mœurs nocturnes du blaireau, on doit se rendre compte que ce n'est que tout à fait exceptionnellement qu'on peut le surprendre pendant le jour hors de sa demeure. Cette circonstance ne se présente que dans les cas très rares où le lever du soleil l'a surpris loin de son terrier. Il se réfugie alors dans les fourrés les plus épais, et quelquefois sous les ponceaux qui passent sous les routes; mais, le plus souvent, dès qu'il se sent menacé d'un danger, il cherche à se réfugier dans son terrier. Il n'a que ce moyen de se mettre en sûreté, car il ne peut échapper par la fuite; il a les jambes trop courtes pour pouvoir bien courir. Les chiens l'atteignent promptement lorsqu'ils le surprennent à quelque distance de son trou; cependant, il est rare qu'ils l'arrêtent tout à fait, et qu'ils en viennent à bout, à moins qu'on ne les aide. Le blaireau a les poils très épais, les jambes, les mâchoires et les dents très fortes, aussi bien que les ongles; il se sert de toute sa force, de toute sa résistance et de toutes ses armes, en se couchant sur le dos, et il fait aux chiens de profondes blessures. Il a, d'ailleurs, la vie très dure, il combat longtemps, se défend courageusement et jusqu'à la dernière extrémité.

CHASSE A L'AFFUT

Pendant la nuit, on peut chasser le blaireau à l'affût. Animal paresseux, le blaireau sort généralement tard, pour rentrer de bonne heure; on dirait, d'ailleurs, qu'il n'a aucune idée du temps, car l'heure de sa sortie et celle de sa rentrée sont en général irrégulières. L'heure la plus convenable est le matin, assez longtemps avant l'aube; elle varie donc avec les saisons. On se cache derrière un arbre par exemple, près du terrier, sur un point de la coulée aussi découvert que possible, afin de voir passer l'animal.

EMPLOI DES PIÈGES

A première vue, il semblerait que l'emploi des pièges pût amener de bons résultats pour la capture d'un animal qui s'éloigne peu de sa voie quand il va faire sa nuit, et la reprend invariablement au retour. Mais le blaireau est extrêmement défiant : s'il rencontre un piège, il s'écarte de la coulée, sans le moindre signe d'impatience, et en pratique une nouvelle ou rentre un peu plus loin dans l'ancienne.

Néanmoins, il est possible de parvenir à tromper la défiance même du blaireau et à le faire tomber à la fin dans le piège, en s'y prenant de la manière suivante. Après que l'animal, rencontrant plusieurs fois de suite le même obstacle, s'est décidé pour une voie nouvelle, on enlève du piège resté sur la voie délaissée le petit fagot qui le couvre, et qu'on place seul en travers de la nouvelle voie. L'animal, reconnaissant l'obstacle, n'hésite pas; il abandonne la coulée obstruée, retourne à l'ancienne qui est débarrassée, et tombe dans le piège dont il ne se méfie plus, le croyant ailleurs.

Un lacet tendu à l'entrée du terrier n'a pas de grandes chances de succès avec le blaireau. Celui-ci s'en aperçoit aussitôt, rentre dans sa demeure, et y reste quelquefois enfermé cinq ou six jours et même davantage sans sortir, s'il ne peut, à cause des rochers, se creuser une autre issue. Mais enfin, lorsqu'il est pressé par la faim, il faut bien qu'il se détermine à sortir. Après avoir longtemps sondé le terrain et observé le piège, après avoir cent fois hésité, il finit par rouler son corps en boule aussi ronde que possible, s'élance, fait trois ou quatre culbutes en roulant, et passe ainsi à travers le lacet sans être accroché, à cause de la forme sphérique qu'il a adoptée et qui ne donne pas prise au nœud coulant.

CHIENS ET BLAIREAUX

Autrefois, comme ces animaux étaient plus communs qu'ils ne le sont aujourd'hui, on dressait des bassets pour les chasser et les prendre dans leurs terriers, en ouvrant des tranchées et en les déterrant. Mais, pour opérer de cette dernière manière, on ne peut guère employer que le basset à jambes torses, le seul qui puisse entrer aisément dans le terrier. Il faut, en outre, que le chien basset employé soit parfaitement dressé à reconnaître les gîtes habités, à y pénétrer et à y contenir le blaireau pendant que les chasseurs travaillent avec la pelle et la pioche. Si le chien est imprudent et si, ne connaissant pas bien son métier, il joint le blaireau, celui-ci se défend avec une telle fureur que l'assaillant, souvent estropié, est obligé de battre en retraite. Il arrive encore quelquefois que le malicieux animal, dès qu'il entend le chien, fait ébouler de la terre de manière à couper, au moins momentanément, la communication qui conduit jusqu'à lui. Quelquefois, lorsque le blaireau entend les chasseurs qui creusent au-dessus de lui, il prend une détermination désespérée et sort de son trou, malgré le chien. Alors commence un combat furieux dans lequel ce dernier reçoit toujours quelques blessures graves. Le blaireau a les mâchoires tellement fortes, qu'il n'est pas rare de lui voir enlever d'un seul coup de dents un lambeau de peau et de chair, laissant une plaie de 8 à 10 centimètres de diamètre.

Quand, au contraire, le blaireau se laisse acculer au fond et mettre à découvert, on le serre avec des tenailles et on le musèle pour l'empêcher de mordre, puis on l'enferme dans un sac.

Un fait singulier, c'est qu'en France, et en France seulement, presque tous les blaireaux ont la gale, sans que cette maladie paraisse les incommoder. Aussi, les chiens qui entrent dans leurs terriers manquent-ils rarement de la prendre, si on n'a pas la précaution de les laver avec une forte dissolution de savon aussitôt qu'on est de retour de la chasse.

CHASSE EN BATTUE

On peut aussi chasser le blaireau en *battue*, la nuit, de la manière suivante :

Les chasseurs partent ensemble, à nuit close, uniquement armés de bâtons et munis de lanternes; l'un d'eux porte, en outre, une fourche. Ils conduisent en laisse deux bassets et un chien courant, bon quêteur. Ils se rendent dans les lieux qu'ils savent être habités par des blaireaux et à proximité des terriers de ces derniers. Là, ils lâchent leur chien courant, qui se met en quête et a bientôt rencontré un de ces animaux. On découple les bassets, on rappelle le chien courant et l'on se met à la poursuite de l'animal, qui ne tarde pas à être atteint par les chiens et qui se défend vigoureusement des dents et des griffes. Le chasseur qui porte la fourche se sert de celle-ci pour enfermer le cou de l'animal, immobiliser ce dernier et le coucher à terre. Les autres chasseurs peuvent alors l'assommer facilement à coups de bâton. Si l'on désire prendre le blaireau vivant, on lui enfonce au-dessous de la mâchoire inférieure un crochet de fer emmanché d'un bâton, au moyen duquel, après avoir bâillonné l'animal, on le soulève et on le jette dans un sac que l'on noue ensuite.

Lorsque le blaireau est pris jeune et apprivoisé, il devient très familier, joue avec les chiens, et, tout comme ceux-ci, suit son maître et répond à sa voix. Étant omnivore, il est extrêmement facile à nourrir, car il mange indifféremment tout ce qu'on lui offre : de la chair, des œufs, du fromage, du beurre, du pain, du poisson, des fruits, des noix, des graines et même des racines. Dans la maison, il a une vie tranquille; il n'est pas malfaisant ni incommode, car il n'est ni voleur, ni gourmand.

Paul Combes.

Le Raz de marée des Iles Tuamotu.

On sait qu'un cyclone, suivi d'un raz de marée, vient de dévaster au milieu de janvier les îles Tuamotu, *causant la mort de plus de cinq cents indigènes. C'est encore une de nos colonies qui est atteinte, et l'une des plus belles. Il est inutile de célébrer le charme des archipels français du Pacifique; leur réputation a déjà été faite par les navigateurs qui depuis Bougainville les ont parcourus; et Pierre Loti a donné la dernière note louangeuse à leur adresse dans son « Mariage de Loti ».*

Le souvenir des îles de l'Océanie est de ceux dont on ne saurait se détacher facilement, et, nous pouvons l'affirmer, l'ouragan du mois de janvier aura une répercussion sensible sur le cœur des privilégiés qui ont fréquenté ces pays bienheureux. Pour un instant, leur pensée se reportera vers les lointains parages, si calmes et si bleus, caressés par la tiède haleine des alizés, et ils se demanderont comment un vent d'orage, foudroyant et inattendu, a pu troubler ces solitudes ordinairement si pacifiques. Cette réflexion, tout le monde a dû la faire en lisant la nouvelle fatale, transmise par le courrier d'Océanie. En effet, l'île de Tahiti est renommée depuis longtemps pour la salubrité de son climat et la douceur de ses saisons. On sait que là-bas la température, toujours assez élevée, n'éprouve généralement pas de brusques variations, et qu'il y règne un éternel printemps. Serait-ce donc qu'on nous aurait trompés sur la qualité météorologique de cet éden lointain, et les voyageurs qui, chacun le sait, ont beau jeu pour mentir, nous auraient-ils à ce point mystifiés?

UN GROUPE D'OCÉANIENS (FAMILLE D'UN CHEF D'UNE ILE TUAMOTU).

D'après une photographie de M. de Myrica.

Il importe de s'entendre. Il existe aux îles de la Société quatre saisons : l'hiver tropical, la saison sèche, le renouveau et la saison chaude et humide. Ces trois dernières seules peuvent mériter le qualificatif paradisiaque qu'on attribue à l'île du rêve. A cette époque, le thermomètre évolue entre 15 et 30 degrés centigrades pendant le jour, et descend jusqu'à 15 degrés durant la nuit. Les alizés du sud-est alternent régulièrement avec le « hupé », brise de terre qui s'élève le soir et se fait sentir de minuit à six heures du matin. L'on vit alors dans une quiétude absolue, au milieu de la flore toujours verte. Mais quand arrive l'hivernage, des aires de calmes accablants succèdent à la fraîcheur des vents diurnes et aux souffles mystérieux du hupé; cette période est caractérisée par l'abondance des pluies, par un état hygrométrique beaucoup plus humide, et par une tension électrique maxima. Le baromètre oscille entre 750 degrés et 755 degrés, au lieu de se maintenir à 760 degrés, ainsi que dans les autres mois de l'année. Alors se produisent des perturbations semblables à celle qui nous occupe.

Les signes précurseurs de la tempête sont presque classiques : d'abord, longtemps à l'avance, des pluies torrentielles et des amoncellements de cumulus, couleur d'encre; puis la houle se forme, le baromètre baisse brusquement, les nuages affectent des formes échevelées et le couchant se teinte de lueurs rutilantes ou cuivrées; le cyclone n'est pas loin. C'est un tour-

billon d'une violence inouïe, tournant dans l'hémisphère sud selon le sens des aiguilles d'une montre, et parcourant une marche elliptique connue, car les phases et le parcours des cyclones ne varient guère : ils ont été étudiés dans chaque région. La violence du vent est telle qu'elle suffit à renverser les maisons, à déraciner les arbres et à détruire les plantations ; en même temps, une vague immense soulève la mer et cause, en envahissant les rivages, plus de dégâts que l'ouragan lui-même.

LA « PERLE », GOÉLETTE GOUVERNEMENTALE A PÉTROLE, PERDUE EN MER DANS LE CYCLONE.

D'après une photographie de M. Gallois.

Déjà, en 1878, 1879, 1883, 1889, des tourmentes analogues à celles du mois de janvier dernier ont ravagé les îles de la Société ; jamais elles n'avaient occasionné d'aussi terribles catastrophes. Il semble alors que le mauvais temps veuille prendre sa revanche des longues accalmies et des nuits sereines, revanche terrible, dont l'effet dure quelques heures à peine, mais qui produit des résultats désastreux.

L'ouragan a duré du 11 au 17 janvier, mais il a atteint son maximum de violence du 13 au 15. C'est l'île de Hikueru, capitale des Tuamotu, qui a été la plus éprouvée. Une vingtaine d'Européens et plus de 1 250 indigènes s'y trouvaient réunis, ces derniers venus, pour la plupart, des îles environnantes, afin de se livrer à la pêche de la nacre. Le mercredi 14 au matin, la mer était très forte et commençait à atteindre les abords du village ; à midi, elle grossit de la manière la plus inquiétante ; une heure plus tard, une vague énorme brise tout sur son passage : magasins de provisions, maisons d'habitation, temples, tout s'effondre. Dès lors la mer est dans toute sa fureur. Les habitants cherchent un refuge près du village de Makemo, qui s'élève de quelques mètres au-dessus de la mer.

ENTRÉE D'UN LAGON DES TUAMOTU, VUE PRISE DE L'INTÉRIEUR.

D'après une photographie de M. Gallois.

Rien ne peut dépeindre l'horreur de leur situation, dit le rapport de M. le Dr Brunati, administrateur de Hikueru. Près de huit cents personnes sont pressées les unes contre les autres, entassées misérablement dans un rayon de 50 mètres à peine, voyant la mer monter à l'assaut de leur dernier asile. L'île a disparu sous les flots. Seuls quelques cocotiers, que n'a pas brisés l'ouragan, marquent encore sa place. Des cris de terreur se font entendre. Les hommes soulèvent les enfants pour les arracher à la vague. Mais le vent a faibli, la mer se retire peu à peu. Les infortunés sont sauvés.

Lorsque la tempête fut apaisée, les malheureux habitants purent mesurer la grandeur de leur infortune. Le capitaine du vapeur l'*Excelsior* qui arriva, le 22 janvier, à Hikueru, dépeint ainsi la situation dans son rapport de mer : « Les gens s'étaient réfugiés sur la partie de l'île où ils se trouvaient en ce moment et ceux qui avaient réussi à y arriver étaient les seuls qui se fussent sauvés. L'aspect de ce point de terre était pitoyable, tout était chaviré à droite et à gauche. Les campements des divers groupes d'indigènes et d'Européens, tous silencieux et dans une sorte de prostration, faisaient peine à voir. On ne pleurait plus. La mort semblait avoir laissé son empreinte sur la figure de tous. »

Rien ne restait de cette île, l'une des plus florissantes de l'archipel, et les survivants se demandaient, avec terreur, car toutes les citernes d'eau douce avaient disparu dans la tourmente, s'ils n'allaient pas périr de soif. Ils ont dû la vie au missionnaire américain Gilbert qui, les relevant et les encourageant, construisit, avec deux caisses à eau et un morceau de tube provenant d'un lit en fer, un condenseur qui lui permit de distiller assez d'eau de mer pour désaltérer ces infortunés en leur donnant, jusqu'à l'arrivée des secours, la valeur d'une petite bouteille par personne.

Au large, la tempête ne fut pas moins violente. Une goélette de l'État, la *Perle*, employée par le service local pour la surveillance des archipels, a péri corps et biens. Et le même sort fut réservé à la goélette de commerce *Léon*.

Cette fois encore la trajectoire paraît avoir par-

couru sa route ordinaire en passant au nord de Tahiti, à travers les îles Sous-le-Vent, pour terminer sa marche elliptique vers les îles Tuamotu. Ainsi, la capitale de nos établissements de l'Océanie n'a pas eu à souffrir; par contre, dans les deux autres archipels français les dégâts sont considérables. Mais, alors que les pertes sont purement matérielles aux îles Sous-le-Vent, le raz de marée, aux Tuamotu, aura coûté la vie à plus de cinq cents hommes. Cette différence dans les résultats du sinistre s'explique par la nature géologique respective des terres éprouvées.

Il n'est pas étonnant qu'aucun individu n'ait péri aux îles Sous-le-Vent dans le sinistre du mois de janvier, car ces terres, d'origine volcanique, sont fort élevées au-dessus de la mer et possèdent en outre l'avantage d'être protégées par une ceinture madréporique, isolée de la côte à une distance variant de 2 à 3 milles marins.

Au contraire, on s'expliquera que le raz de marée ait fauché nombre de vies humaines aux Tuamotu, lorsqu'on connaîtra l'étrange formation de ces îles, dont l'étymologie maorie signifie : îlots lointains. Cet archipel occupe, à l'est de Tahiti une étendue, du nord-est au sud-est, de près de 250 lieues, entre le 139e et le 151e degré de longitude. Sa superficie est d'environ 86000 hectares. A l'exception de trois d'entre elles, ces îles ne sont que des récifs coraliens de 400 à 500 mètres de largeur, îles madréporiques ou *atolls*, simples boursouflures surgissant du fond des eaux. La caractéristique de ces protubérances terrestres est d'affecter la forme d'un bourrelet de corail, émergeant parfois à peine de la mer. L'intérieur en est le *lagon*, sorte de lac salé, dans lequel s'opère le double mouvement de la marée, grâce aux passes pratiquées dans la ceinture madréporique. Dernièrement les États-Unis d'Amérique ont envoyé sur place, à bord d'un des croiseurs de la marine nationale, le savant professeur Agueny pour étudier la constitution des atolls. Le résultat des observations du Dr Agueny a donné lieu à cette conclusion, que les îlots des Tuamotu sont dus à l'exhaussement de pics volcaniques sous-marins, au sommet desquels les polypiers avaient posé les bases de leurs constructions géantes. Les madrépores ne vivent pas en dehors de l'eau; ainsi rejetés hors de leur milieu de développement, ils sont morts, laissant leurs ruches calcaires inhabitées après eux. Ainsi sont nées ces terres aphrodites, objet d'étonnement pour tous ceux qui les contemplent.

SUR UN LAGON (VILLAGE DE PÊCHEURS).

D'après une photographie de M. Gallois.

Le sol en est aride dans la plupart des cas; cependant sur cette ceinture, exhaussée à la suite des siècles, se sont accumulés des détritus qui lui ont formé comme un sol factice, où à la longue s'est développée une végétation rabougrie. Cette végétation primitive a produit une faible couche d'humus qui a permis d'abord au pandanus et à une espèce de buis appelé « nickinicki » de pousser en fourrés épais; plus tard les indigènes ont planté le cocotier, arbre dont ils ne peuvent se passer, car il leur fournit tout : l'eau douce et les vivres. Il faut que l'espèce humaine soit bien tenace, pour que certains de ses individus se soient attachés à habiter de semblables refuges. Sans doute, les premiers Polynésiens qui vinrent s'échouer sur les atolls y furent poussés par une mauvaise destinée. Puis l'habitude étant une seconde nature, ils s'adaptèrent à cette existence amphibie; ils végétaient misérablement dans des cabanes de chaume, se nourrissant de noix de coco, de fruits de pandanus, de poissons frais ou desséchés, et de coquillages[1]. Les mollusques surtout ne manquaient pas au fond des lagons, mais les habitants des Tuamotu ne les pêchaient que lorsque la faim les y poussait et faute d'autres comestibles; car la chair visqueuse de ces larges huîtres leur répugnait.

Le sinistre du 18 janvier atteint une population sympathique, laborieuse et en tous points digne de notre pitié. Le Gouvernement de Papeete a pris de promptes mesures en vue de secourir les malheureux survivants des Tuamotu. La *Durance* et la *Zélée* ont été, dans ce but, expédiées avec de l'eau douce et des approvisionnements; la *Calabria*, de la marine italienne, s'est jointe à ces croiseurs.

Il importait d'arriver en hâte, sinon il était à craindre que les pêcheurs ne succombassent à brève échéance. Ils se trouvaient sans abri, ni vêtement et, ce qui est plus atroce encore, sans eau. Il n'y a pas de source ni de puits dans les atolls, et les habitants recueillent, pour boire, l'eau du ciel, qu'ils conservent dans des citernes. Or ces réserves avaient été emportées par le flot. Et l'on a vu plus haut comment un missionnaire américain dut s'ingénier, après le désastre, pour donner de l'eau potable aux indigènes de l'île de Kikueru, afin d'empêcher ces malheureux de mourir de soif.

1. La faune est très pauvre, le seul mammifère indigène est le rat; on trouve aussi quelques oiseaux et des lézards.

(A suivre.) P. DE MYRICA.

Croquis californiens *(suite*[1]*)*.

Les Femmes.

Dans l'immense cité de San Francisco, vous distinguerez du premier coup d'œil, au milieu de la foule qui vous porte, la femme américaine de l'européenne nouvellement débarquée. Ce type est si éloigné de celui auquel nos mœurs latines nous ont habitués, qu'il peut ne pas plaire, mais personne ne saurait lui dénier un cachet très caractéristique. L'Américaine de San Francisco est née du mélange intime des races sur cette terre de Californie, comme une fleur cristalline sort du creuset après la fusion de plusieurs métaux. Grande, souvent jolie, gracieuse et toujours séduisante, elle a dans la démarche, le port et le regard, l'assurance de sa personnalité libre, la certitude de son autorité, la conviction de sa sécurité, l'aisance naturelle que donne le sentiment intime de son individualité propre et de ses responsabilités. Elle pense et agit comme si elle était inviolable, — de fait il en est ainsi. Voyez plutôt : les hommes s'écartent pour la laisser passer, quels que soient le lieu, la foule, l'heure; qu'elle soit pauvrement ou richement habillée, qu'elle porte un léger fardeau ou un carnet incrusté, garni de filets d'or, ils s'écartent, non par politesse apprise, mais naturellement, inconsciemment; ne faut-il pas qu'il en soit ainsi, pour que tous, à quelque échelon de la société qu'ils appartiennent, agissent de la même façon?

Depuis quelques années, trois ans environ, la mode pour les hommes est qu'ils soient rasés; plus de cette coupe de barbe légendaire à la Jonathan, collier ou longue barbiche. Demandez-leur pourquoi ce changement radical d'une habitude de deux siècles; « les femmes l'ont voulu ainsi », vous répondront-ils tous.

Avis au décavé de grande marque qui s'embarquerait pour aller offrir le passé de ses aïeux à une Californienne richissime!

Un tramway archi-bondé s'arrête à un signe de tête d'une femme, de quelque condition qu'elle soit; tous les hommes debout sur les marchepieds descendent pour la laisser monter; elle n'aura qu'à choisir parmi les places assises que lui offriront ceux qui les occupent, et celui qui restera debout se croira l'obligé.

Que par hasard aucun homme ne se dérange, le conducteur de la voiture fait signe à un voyageur avec la même assurance d'être obéi qu'un capitaine devant sa troupe, et, en effet, l'interpellé se lève sans réflexion; il ne lui vient même pas l'idée de résister.

Bien des Français, si fiers de leur politesse légendaire, feraient utilement un petit séjour à San Francisco! Ici la femme est partout à sa place, sauf au bar cependant. Elle agit comme bon lui semble; elle va et vient comme il lui plaît; elle a conquis dans l'industrie, dans le commerce, partout où la supériorité des forces physiques ne constitue pas l'unique avantage, une égalité complète avec l'homme.

Qui n'a été témoin, durant un séjour en Amérique de ce fait : un policeman cueillant délicatement un promeneur et lui administrant un passage à tabac dans toutes les règles, parce que cette femme, qui s'éloigne d'un air indifférent, s'est plainte à l'instant même d'être importunée des paroles de ce passant dont les propos s'étaient trompés d'adresse?

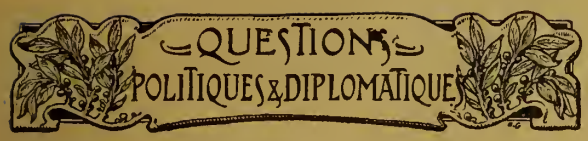
Dans tous les lieux publics, dans les ferry-boats, dans les cars, dans les magasins ou sur le trottoir de la rue, la femme circule avec la plus entière indépendance, sans coquetterie, sans appréhension, sans hardiesse équivoque, avec un naturel absolu.

La déférence de l'homme vis-à-vis de la femme; l'indépendance de celle-ci; l'obéissance de tous à l'autorité immédiate des agents de la police, voilà trois traits caractéristiques des mœurs américaines très apparents à San Francisco. Quelle en est l'origine?

Lorsque les premiers émigrants traversèrent l'Atlantique, les femmes ne les suivirent pas; la plupart d'entre eux étaient des aventureux ou des indigents. Ceux qui étaient mariés voulaient, avant de mêler une femme à leur existence mouvementée, s'assurer un gîte et les ressources nécessaires à leur subsistance; de plus, les voyages étaient longs, pénibles et coûteux; là-bas les Indiens étaient hostiles, le défrichement du sol toujours ardu. Pendant longtemps les colons vécurent seuls, arrachant à la terre une maigre récompense de la sueur dont ils l'arrosaient, luttant contre le climat, contre les animaux, contre ces hommes d'une autre race qui pressentaient un ennemi mortel dans l'homme au visage pâle. Lorsqu'un dur labeur leur avait donné la sécurité du lendemain, qu'ils pouvaient, pour quelques heures, s'abandonner à la rêverie qui les transportait au pays natal, au milieu des visions les plus chères, se plaçait l'image d'une femme, d'une jeune fille, dont l'empreinte restait ineffaçable. Leurs cœurs comme leurs pensées se plaisaient à la parer de beauté et de grâce; l'éloignement la transfigurait; elle devenait l'idole, le bien précieux par excellence, le but de leurs efforts, le soutien de leur courage; ces hommes qui menaient la vie la plus rude, le fusil toujours armé à l'épaule, qui faisaient bon marché de leur vie et assistaient sans émotion à la mort de leurs ennemis, sentaient fondre leur rudesse en évoquant la douce image; l'ardeur de leur convoitise les faisait humbles et soumis comme s'ils se fussent brusquement trouvés en présence de cette femme; la privation, l'absence, l'exil, accroissaient l'acuité douloureuse de leur isolement.

Aussi les premières femmes qui vinrent d'Europe furent-elles des reines; elles dominèrent et les hommes furent leurs serviteurs. Leurs désirs étaient des ordres; leur liberté entière exista du fait qu'elles commandaient et étaient toujours obéies. Le sentiment élevé de leur personnalité et de leurs responsabilités en naquit, et ces hommes répudièrent par la force seule des lois de la nature, insensiblement, sans peut-être s'en rendre compte, tout un passé rempli de préjugés, d'idées surannées, de lois vieillies, qui composent pour une grande part la civilisation dont nous sommes si fiers.

1. Voir *A travers le Monde*, 1902, n° 48, p. 377; n° 49, p. 385; n° 50, p. 397; 1903, n° 12, p. 92.



L'Angleterre et l'Allemagne sur mer. — La nouvelle Base d'opérations navales de l'Angleterre.

La France n'est-elle plus pour les Anglais « l'ennemi héréditaire » ? On est tenté de le croire, quand on suit avec attention le mouvement de l'opinion publique anglaise depuis quelques années. Le développement considérable de la marine militaire allemande, les progrès rapides de la flotte commerciale de l'Empire, l'importance toujours grandissante des produits allemands, importés dans les pays d'outre-mer, ont causé de vives alarmes aux partisans de « la plus grande Angleterre ». Et c'est vers l'Allemagne que se tournent les pensées et les préoccupations des chauvins de l'autre côté de la Manche.

Toute une série de conférences a été faite, au cours de cet hiver, par les hommes les plus qualifiés et les plus autorisés (entre autres l'amiral lord Charles Beresford, lord Selborne, premier lord de l'amirauté) pour réclamer de nouvelles mesures de défense nationale à prendre contre l'Allemagne.

L'Angleterre possédait jusqu'ici, pour la « défendre » dans les mers du nord de l'Europe, *the Channel squadron*, l'escadre de la Manche, composée d'excellents navires. Mais à force de faire l'exercice de concentration, consistant à rechercher et à joindre l'escadre de la Méditerranée, le *Channel Squadron* avait fini par n'être plus considéré que comme la réserve de celle-ci.

Sa place dans les eaux anglaises, au *foyer britannique* (at home), était tenue, pendant ses longues absences, par la flotte de réserve, *Reserve Squadron*, formée de vieux cuirassés, répartis un peu dans tous les ports de la Grande-Bretagne. La *Reserve Squadron* manœuvrait tous les ans pendant un mois. Après Fachoda, il fut décidé que cette force serait désormais réunie non plus un mois *par an*, mais un mois *par trimestre*.

Enfin, à cette escadre de réserve, composée de cuirassés d'escadre démodés, s'ajoutait l'ancienne escadre d'instruction, composée de bâtiments de haute mer sans valeur militaire. Celle-ci fut supprimée et remplacée par une *escadre de croiseurs*, formée de quatre croiseurs modernes.

Suivant une décision récente de l'Amirauté, les divers éléments de la réserve constituent, à partir du mois de mai prochain, sous le nom de *Home fleet*, une force navale autonome, formée de bons navires et commandée par un vice-amiral, avec deux contre-amiraux en sous-ordre. Mais cette transformation importante ne suffit pas encore aux impérialistes anglais.

Se sentant directement visés par les comparaisons guerrières et les tableaux synoptiques des flottes du monde présentés par Guillaume II, à la séance du Reichstag du lundi 2 février, ils ont nettement affirmé leur intention de répondre par un surcroît de puissance navale aux efforts faits sur mer par l'Allemagne. « Il faut être reconnaissants aux Germains, ont-ils dit dans une conférence, de la candeur avec laquelle ils nous désignent comme ennemis éventuels. » Et lord Selborne d'ajouter : « C'est une folie de compter sur le *Home fleet* et sur le *Channel Squadron* pour la défense de nos eaux territoriales, de nos côtes est et ouest, car la marine allemande augmente chaque année de puissance. Il faut lui opposer une « flotte du Nord » composée de bâtiments cuirassés et de torpilleurs en nombre respectable ».

EMPLACEMENT DU FUTUR PORT ANGLAIS DE SAINT MARGARET'S HOPE.

En attendant que cette nouvelle escadre, dite du Nord, soit constituée, l'Amirauté s'est décidée à créer, dans le nord de l'Angleterre, un nouvel arsenal pouvant devenir une nouvelle base d'opérations navales.

L'Angleterre n'a de ports de guerre que sur la côte sud. Sheerness, Portsmouth et Devonport, comme grands ports; Pembroke, Deptford et Queenstown (en Irlande), comme ports secondaires qui s'étagent le long ou à proximité des côtes de la Manche, ont suffi jusqu'à présent aux conceptions stratégiques de nos voisins, parce que leur objectif unique était une guerre avec la France.

Mais depuis le jour récent où une grande puissance navale s'est élevée dans la mer du Nord; depuis que cette même puissance a, par le canal de l'empereur Guillaume, acquis la faculté de concentrer le plus aisément du monde sa flotte de Kiel avec sa flotte de Wilhemshaven, une inquiétude était née au cœur des

Anglais prévoyants. Ils estimaient que la partie septentrionale des îles Britanniques était trop exposée, sans défenses sérieuses, aux coups d'une flotte allemande.

Une commission fut nommée à l'effet de rechercher l'endroit le plus favorable à la création d'une base d'opération. Elle se prononça pour un point de la rive nord du golfe de Forth, appelé Saint Margaret's Hope, où l'Amirauté s'empressa d'acquérir les terrains nécessaires.

Le futur arsenal sera construit à deux milles à l'ouest du grand pont monumental du Forth, sous lequel passent les plus grands navires. Il défendra directement Edimbourg, située juste en face de lui. Nul emplacement ne pouvait être mieux choisi comme arsenal maritime, défendu qu'il sera par les fortifications toutes modernes établies sur l'îlot Inch Keith, et par les travaux effectués dans le voisinage du pont. Il se trouvera assez enfoncé dans les terres pour être hors de danger de tout bombardement venant de la mer. Enfin il sera à proximité de riches territoires houillers, et les fonds de la rade qui le précéderont pourront recevoir les escadres les plus imposantes.

Au surplus, par sa situation septentrionale en face du Skager Rack, dont elle n'est éloignée que de 500 milles, la nouvelle base navale semble avoir été choisie également pour surveiller la sortie de la Baltique et les mouvements de la flotte russe.

Tous les journaux de Londres ont accueilli avec une satisfaction profonde la nouvelle que le premier ministre a donnée à la Chambre des communes, où elle avait d'ailleurs été saluée d'applaudissements enthousiastes. Un membre pourtant s'est élevé contre la décision de l'Amirauté, c'est M. Gibson Bowles, le promoteur des travaux d'agrandissement de Gibraltar; mais ce n'est point parce qu'il désapprouvait l'idée, bien au contraire; c'est tout simplement — signe des temps! — parce que la position de Saint Margaret's Hope n'est pas assez rapprochée des côtes allemandes.

Souvenirs de Sibérie. — L'Asie russe et le Commerce français.

Le rôle très modeste que joue en Extrême-Orient le commerce français n'est pas digne de notre pays : nous sommes en pleine décadence au Japon, et nous ne faisons guère de progrès en Chine. En Extrême-Sibérie, c'est plus simple encore, nous n'existons pas; on voit chaque année un grand nombre de bateaux norvégiens, anglais, japonais et américains dans le port de Vladivostok; les couleurs danoises elles-mêmes y sont représentées, mais il y a de longues années qu'on n'y a vu le pavillon français! L'Asie russe est pourtant un marché important qui s'ouvre à toutes les convoitises, et il y a là une place à prendre; il ne s'agit que de vouloir.

La Sibérie est peu peuplée, mais chaque année deux cent mille émigrants y pénètrent, venus des diverses provinces de la Russie d'Europe; ces nouveaux venus ont besoin d'outils et d'instruments pour exploiter les terres non défrichées que le Gouvernement russe met à leur disposition; ils ont tout à acheter.

Les droits de douane, si lourds en Russie, effraient, non sans raison, j'en conviens, les fabricants étrangers; il serait à souhaiter que la France, puisqu'elle est si officiellement appelée « nation amie et alliée », profitât, à ce titre, de quelques privilèges. Quoi qu'il en soit, dans la situation actuelle, les difficultés sont les mêmes pour tous, et si les étrangers ont fondé avec succès des comptoirs et des maisons de commerce, je ne vois pas pourquoi les Français éprouveraient un échec dans un pays où d'autres ont réussi. Il y a aujourd'hui en Sibérie des magasins, grâce auxquels des Américains et des Allemands se sont enrichis, ces derniers surtout. On a coutume de dire que les produits français sont trop chers, et que l'article à bon marché, tel que le fabriquent les Allemands, peut seul se vendre dans un pays où les habitants sont aussi pauvres que les Sibériens. Le but d'un commerçant étant par définition de faire des affaires, nos fabricants ont donc bien tort, dans ce cas, de ne pas produire ce que vendent les Allemands ou les Américains. J'ajoute en outre que l'argument n'a pas la valeur qu'on pourrait croire, car un des marchands allemands, un des plus importants et un des plus intelligents, me disait :

« Je représente ici des maisons allemandes, anglaises et même russes, mais c'est avec les quelques marques françaises dont je dispose que j'ai gagné le plus d'argent! »

Les produits français trouvent donc des amateurs en Sibérie; c'est un Allemand même qui l'affirme.

On entend parfois des voyageurs de commerce dire, tantôt que leur échec a uniquement pour cause la mauvaise volonté des Sibériens, tantôt que les premiers Français venus en Sibérie ont compromis à jamais, par des fautes et des indélicatesses, l'avenir du commerce français. Ce sont là des exagérations dans lesquelles il y a malheureusement pourtant une grande part de vérité.

Nos voyageurs en général ne parlent pas le russe, ils se font accompagner par quelques besogneux, rencontrés par hasard, qui leur servent de traducteurs, et qui cherchent à la fois à les voler et à tromper les marchands acheteurs. Ils ne connaissent pas les habitudes, les mœurs et les goûts sibériens et prétendent imposer les leurs. S'ils ont fait des fautes, il faut avouer aussi qu'ils ont souvent joué de malchance, et qu'ils n'ont pas toujours été soutenus par les maisons qu'ils représentaient; de gros fabricants, de Paris et de province, se sont montrés très négligents et ont mal servi leurs clients; j'en ai eu très souvent la preuve. Des voyageurs enfin, venus en Sibérie pour faire des études, ont parfois donné à Paris des renseignements incomplets ou maladroits; chacun a donc eu des torts, et il ne reste plus à tous, voyageurs, fabricants, explorateurs, qu'à faire leur *meâ culpâ*.

Mais après avoir reconnu nos fautes, il serait bon de voir si nous pouvons les réparer. Nous avons naïvement pensé qu'il nous suffisait de paraître pour réussir, et plus d'une fois nous avons cru pouvoir

nous imposer, quand il s'agissait avant tout de négocier. Les étrangers ont déjà sur nous une avance assez considérable, mais ils sont vulnérables et ils commettent parfois des maladresses eux aussi. Ils ont pris position depuis quelque temps déjà, mais la Sibérie est grande et la population y croît très vite; nos échecs ne doivent pas nous décourager, et l'avenir est à ceux qui sont opiniâtres, travailleurs, honnêtes et persévérants. Or c'est cette dernière qualité, la persévérance, qui nous a manqué; c'est elle par contre qui a fait le succès des Allemands; ceux-ci n'ont pas cru qu'ils allaient gagner de l'argent tout de suite, ils savaient que les débuts sont difficiles, et qu'il faudrait faire d'abord des sacrifices de toute nature. Le commerçant qui entreprend des affaires en Sibérie, doit connaître la langue du pays, vivre au milieu des marchands, leur prouver qu'ils doivent avoir confiance, se contenter de peu, pour plus tard obtenir beaucoup; en un mot, préparer par un labeur quotidien un avenir qui sera incontestablement brillant. Et surtout il ne faut jamais se décourager, il faut au contraire se souvenir que ce sont les longues corvées seules qui préparent de bonnes récoltes.

Il faut qu'on sache en France qu'il est temps d'agir : aujourd'hui le Transsibérien est achevé, des maisons d'Allemagne, d'Angleterre et d'Amérique envoient de nombreux représentants en Sibérie, la lutte est ouverte entre eux, il importe que nous n'arrivions pas trop tard. J'ai, à chaque voyage en Sibérie, trouvé un ou deux voyageurs de commerce; il y a aujourd'hui, à Irkoutsk, une maison qui semble comprendre la situation : on y est actif et intelligent, on y parle le russe; sera-ce elle qui la première remportera la victoire? Je le lui souhaite de tout mon cœur. Son œuvre serait doublement utile, puisque, par son succès, elle ferait fortune, et que, par son exemple, elle rendrait service à son pays.

Je regrette en tous cas de voir qu'il n'y a de pareille maison qu'à Irkoutsk; elle ne peut pas tout faire dans l'immense Sibérie et dans le Turkestan, si vaste lui aussi. Il y a place pour beaucoup d'autres.

« Les commerçants français, me disait un gouverneur de province, ont fait quelques essais en Sibérie; ils y ont rencontré des concurrents étrangers, et se sont rendus avant d'avoir combattu. »

Il est inadmissible qu'on puisse parler ainsi, et c'est à nos commerçants qu'il appartient de prouver le contraire.

Voyons donc maintenant quel malentendu pourrait bien exister entre les commerçants sibériens et français. Nos voyageurs reprochent bien des choses aux Sibériens, qui d'ailleurs leur rendent la pareille. Les commerçants de Sibérie seraient ennemis de tout progrès, et mauvais payeurs; les affaires ne seraient possibles avec eux qu'après de longues buveries; encore faudrait-il faire aussi de nombreux cadeaux aux fonctionnaires de la police. Je cite les reproches tels qu'ils me furent dits. Aux deux derniers, je ne puis répondre qu'une chose, c'est qu'il faut prendre les gens comme ils sont, et, pour faire du commerce, se plier aux habitudes du pays. Les Sibériens sont routiniers, je l'avoue. Si le voyageur leur propose une marque nouvelle, très supérieure à la marque ancienne, ils répondent tout simplement :

« Nous n'en voulons pas, on ne nous la demande jamais! »

Si le voyageur insiste et propose d'en faire l'essai, le refus est plus énergique encore. Eh bien, il s'agit simplement de prouver la supériorité de la marque nouvelle, et c'est en quoi consiste tout le métier de voyageur de commerce. D'ailleurs, on place en Sibérie surtout des vins; puisque le Sibérien est si sensible aux grandes buveries, il est facile de lui faire goûter et apprécier ce qu'il ne connaît pas.

Le premier reproche est cependant très fondé, et le second ne l'est pas moins. Il y a en Sibérie de riches marchands, mais beaucoup moins qu'on ne le croit. La vérité est qu'il existe d'importantes maisons qui atteignent, chaque année, un gros chiffre d'affaires; leurs propriétaires passent pour être fort riches, mais ils ne font aucune économie; ils vivent au jour le jour avec la belle insouciance russe. La preuve de ce que j'avance est bien simple : il a suffi qu'en 1900 le marché du thé fût déplacé, pour que des maisons, qu'on citait parmi les plus solides, sautassent aussitôt; elles étaient à la merci d'une échéance, il n'y avait pas de fonds de réserve pour parer à une année malheureuse. Ce fut une véritable stupeur en Sibérie. Les commerçants de Saint-Pétersbourg, qui perdirent beaucoup d'argent dans des faillites successives, avaient eu la plus entière confiance dans les maisons sibériennes, qui sombraient tour à tour; mais chacune d'elles n'était qu'en façade.

(A suivre.) PAUL LABBÉ.

Marquis de Segonzac. — *Voyages au Maroc (1899-1901).* Avec 178 photographies et des appendices, par MM. de Vanssay, Hasse, de Villedeuil, E. Ficheur, le Dr Bonnet, Bedel, R. de Flotte Roquevaire. Librairie Armand Colin, 5, rue de Mézières, Paris. — Un volume in-8° jésus de 400 pages, broché, 20 fr.

Le Maroc préoccupe tous les esprits à l'heure actuelle, en France comme à l'étranger.

Un double intérêt s'attache à cet Extrême-Ouest du monde islamique : intérêt de curiosité, excité par le mystère qui enveloppe ce foyer du fanatisme musulman, ce réduit de la barbarie; intérêt de convoitise attentif à l'agonie de cet Homme malade d'Occident, maître du pays le plus riche et le plus peuplé du nord de l'Afrique, propriétaire de l'une des rives du détroit de Gibraltar, situé à portée de canon de l'Espagne, enclavé entre l'Algérie et le Soudan français.

Quelques rares Européens ont exploré ces régions. Le principal fut le vicomte de Foucault, ancien officier qui exécuta, en 1883-1884, sa magnifique *Reconnaissance au Maroc.* Ancien officier comme lui, M. de Segonzac a visité, sous le déguisement d'un mendiant musulman, des régions où nul Européen n'avait pénétré avant lui. En trois explorations successives, de 1899 à 1901, il a traversé deux fois le Rif, parcouru le pays des Braber, déterminant d'une façon précise ce massif du Moyen-Atlas; visité, par delà le Haut-Atlas qu'il franchit trois fois, le pays de Sous jusqu'à Tiznit, aux confins du Tazeroualt. C'est assez dire l'intérêt que peut offrir ce récit de voyage.

Une riche collection de 178 photographies, dont la plupart sont des panoramas, forme un précieux commentaire au texte de M. de Segonzac.

M. Etienne a bien voulu se charger de présenter l'ouvrage au public, dans une intéressante préface.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

THE SCOTTISH GEOGRAPHICAL MAGAZINE

Edimbourg.

Les Progrès de Formose sous la domination japonaise.

Le Révérend W. Campbell qui, à plusieurs reprises, a fait de longs séjours dans l'île de Formose et qui y a travaillé comme missionnaire protestant sous la domination chinoise, était mieux placé que personne pour apprécier les changements subis par la grande île sous la domination japonaise. En y revenant, en décembre 1901, il ne pouvait en croire ses yeux; était-ce bien l'île qu'il connaissait si à fond depuis trente ans?

Je ne sais si les éloges qu'il fait de l'administration japonaise sont empreints d'un excès de bienveillance; on dirait, à lire son long article, que tout le monde est heureux dans l'île... même les prisonniers et les malades des hôpitaux! Quoi qu'il en soit, nous demanderons moins au missionnaire anglais ses appréciations personnelles que des traits caractéristiques.

Il y a un peu plus d'une année, il a passé quelques mois dans une préfecture de Formose à laquelle les Japonais ont donné le nom de Taichu. Sous la domination chinoise, ce n'était qu'un pauvre village du nom de Tang-toa-tun, que le voyageur avait habité. Aujourd'hui, c'est toute une ville. A la place des grandes rizières qui, autrefois, entouraient de misérables constructions chinoises, des rues, des boulevards, des squares, s'étendent à perte de vue. Tandis que M. Campbell s'était vu, trente ans auparavant, en butte aux vexations tatillonnes des mandarins, toujours mis en défiance à l'aspect des « barbares aux cheveux rouges, » il reçut le plus gracieux accueil de la part du préfet japonais, M. Kinoshita, auquel il était venu, dès le premier jour, présenter ses respects. Ce magistrat modèle est entouré de subordonnés qui le servent « avec loyauté et dévouement ».

Grâce à l'amabilité de ce haut fonctionnaire, le voyageur put visiter en détail tous les édifices et établissements de la ville : le Musée industriel, l'Hôtel des Postes, le vaste palais du Conseil, alors en construction, le Telephone Exchange, et enfin les bureaux du *Taichu Daily News*, un journal japonais en langue anglaise!

Mais nous suivrons surtout M. Campbell dans sa visite à l'Hôpital de Taichu, dont le médecin en chef, le Dr Fuzata, lui fit les honneurs. Ce médecin japonais a sous ses ordres tout un personnel admirablement stylé : assistants, infirmières, etc., et à sa disposition l'outillage chirurgical le plus moderne et le plus complet. Tandis que, sous l'administration chinoise, les malades étaient abandonnés et mouraient comme des chiens, au bord des chemins ou dans des taudis, les patients du Dr Fuzata sont entourés de soins, dans de vastes salles bien aérées et éclairées, où règne la plus exquise propreté.

Décidément, nous sommes loin, non seulement de l'administration chinoise, mais de l'Europe; si seulement nos hôpitaux parisiens ressemblaient à celui de Taichu!

La métamorphose opérée par les Japonais est encore plus étonnante dans le régime des prisons. On sait que les Chinois sont les plus atroces des tortionnaires, et qu'ils ont apporté dans l'art des supplices une variété, un raffinement qui laissent loin derrière eux les inquisiteurs eux-mêmes. Aujourd'hui, à Formose, au lieu de prisonniers pourrissant tout vivants dans des basses-fosses, voici l'édifiant spectacle auquel on assiste à la suite du Révérend.

Les prisons de Taichu forment un immense bâtiment qui peut commodément loger un millier de personnes. Toutes les précautions ont été prises contre les incendies, les contagions et... les évasions des prisonniers. Mais il serait bien malaisé de s'enfuir! Et je ne parle pas des portes fermées, et barrées de fer : les détenus seraient bien maladroits s'ils prenaient la clef des champs; ce sont moins des forçats que des rentiers; prisonniers assurément, mais prisonniers du bien-être et des bons soins dont on les entoure.

L'administré japonais qui est condamné à la prison, après avoir passé la haute enceinte que gardent jour et nuit des patrouilles armées, subit d'abord une minutieuse visite médicale; puis on le fait passer dans une salle de bains et il change son costume pour l'uniforme de la prison. Alors commence pour lui une vie sédentaire, assurément, mais qui ne manque pas d'agrément; un des principes de l'administration pénale japonaise, c'est de ne jamais laisser les prisonniers inoccupés. Les vastes ateliers qu'a visités le Révérend Campbell sont remplis de tresseurs de paille, de charpentiers, de menuisiers; dans l'enceinte de la prison, on fabrique des tuiles, des briques, des objets manufacturés de toute sorte. Si les prisonniers sont occupés, ils ne sont d'ailleurs pas surmenés; le visiteur leur a trouvé à tous l'air bien portant. Une vie pareille, ajoute-t-il, doit adoucir les mœurs! Croyons-en le bon Révérend. Mais, si son tableau n'est pas flatté, il doit y avoir des milliers d'honnêtes Japonais qui envient les escarpes de Formose!

Dans le domaine de l'instruction publique, les Japonais ont eu tout à créer; leur œuvre n'en est que plus étonnante; l'île s'est couverte d'écoles publiques pour filles aussi bien que pour garçons. Et notez qu'ils n'ont pris possession de l'île qu'en 1895! Ils ont d'ailleurs adopté, pour tous leurs établissements d'instruction, les mesures les plus libérales. Si les programmes font la plus large place au japonais, comme il convient, les maîtres chinois ne sont pas exclus, et ils peuvent enseigner dans leur langue. En dehors des écoles primaires, pourvues d'une collection abondante de dictionnaires, de cartes, de manuels, et où l'arithmétique et la géographie, avec le japonais, forment la base de l'enseignement, on a fondé un collège médical à Taichu, des écoles techniques pour les indigènes qui désirent entrer dans le service des postes, des télégraphes, des constructions de routes ou de bâtiments, dans les usines, etc.

Pour chasser les brigands de l'intérieur de leurs repaires montagneux, les Japonais ont abattu des forêts entières, dont le bois leur était d'ailleurs nécessaire pour leurs innombrables constructions. Reste à savoir si le remède n'est pas pire que le mal, et si les *highlands* de Formose, imprudemment déboisés, n'influeront pas d'une manière fâcheuse sur l'économie hydrographique et climatique de l'île. Ce n'est pas d'ailleurs la seule réserve que nous pourrions formuler; car, en dépit du brillant tableau du bon Révérend, nous nous défions des civilisations créées du jour au lendemain, d'un coup de baguette.

VERHANDLUNGEN DER GESELLSCHAFT FÜR ERDKUNDE.

Berlin.

L'Expédition Jesup, dans le nord du Pacifique.

M. Morris K. Jesup, le président du Musée d'histoire naturelle à New York, a organisé à ses frais, en 1897, une vaste expédition scientifique qui, répartie en plusieurs corps de savants, a exploré les rives américaine et asiatique du nord du Pacifique, pour rechercher toutes les traces de relations préhistoriques entre les peuples des deux continents séparés par le détroit de Behring.

Ces diverses commissions de savants, dans les années 1898 à 1902, ont réuni un grand nombre de matériaux, dessins, photographies, études linguistiques, enquêtes sur les superstitions, us et coutumes, armes, objets d'art et autres documents ethniques, soit chez les races des bords de l'Amour (Goldes, Guiliaks), soit chez les Tchouktchis et les Esquimaux des deux continents. Ces matériaux font l'objet maintenant d'un laborieux dépouillement, et les conclusions scientifiques qu'on en pourra tirer sont encore en suspens à l'heure actuelle. Toutefois, l'auteur de l'article que nous analysons, M. Franz Boas, qui a été le chef d'une de ces expéditions, affirme qu'il y a eu des rapports intimes entre les populations sibériennes et les Indiens de l'Alaska. Les Esquimaux de la côte ouest de l'Amérique, à l'en croire, sont venus rompre, en envahissant l'Alaska, ces rapports de voisinage et de filiation entre les races des deux continents.

Le Raz de marée des Iles Tuamotu *(fin[1])*.

Le cyclone de janvier a été particulièrement funeste aux naturels des Tuamotu, ces malheureux qui, pour vivre sur leurs récifs ingrats, se livrent à la pénible pêche des perles à laquelle nous consacrons quelques lignes ci-dessous. Quant aux indigènes des îles Sous-le-Vent, ils ont pu, grâce à la configuration géographique de leur archipel, échapper à la mort. Mais, par une amère compensation de la destinée, les plantations des îles Sous-le-Vent, dont la prospérité allait croissant, sont maintenant anéanties, tandis qu'après le passage du cataclysme les lagons offrent encore leurs perles aux nouveaux pêcheurs.

Parfois, dans les coquillages qu'ils avaient pêchés, les plongeurs découvraient des graines de matière orientée, dont leurs enfants s'amusaient. Il fallut que les blancs vinssent dans leur pays pour apprendre à ces braves gens quelles richesses ils laissaient perdre. Les coquilles rejetées étaient tout simplement des nacres, les graines de matière orientée, des perles fines.

Dès lors l'industrie du pays fut créée; les indigènes se firent nécessairement pêcheurs de perles.

Hommes, femmes, enfants même parfois, se livrent à ce métier des plus pénibles, comme on le conçoit facilement. A l'aide de petites embarcations ou de simples pirogues, ils se rendent sur le lieu de pêche, et là, pendant des heures entières quelquefois, ils vont récolter des huîtres. Pour ce faire, après avoir inspecté le fond de l'eau avec une sorte de lanterne, dans laquelle ils plongent la tête pour n'opérer qu'à coup sûr, ils se laissent couler et vont cueillir, c'est-à-dire arracher, l'huître, qu'ils déposent ensuite dans une sorte de filet ou dans leur embarcation. Ils recommencent ainsi un certain nombre de fois, de quarante à cinquante par jour, suivant leurs forces et surtout leur puissance respiratoire; car ces immersions durent souvent une, deux et même jusqu'à trois minutes. Parfois, ils sont victimes de leur témérité imprudente; mais les cas d'asphyxie suivie de mort sont relativement rares.

PORT DE TAKOROU AUX TUAMOTU.

D'après une photographie de M. E. Gallois.

Plongeant à des profondeurs très variables, ils descendent, paraît-il, jusqu'à 20, 25 mètres et même plus. On connaît ces belles huîtres qui, à l'âge adulte, atteignent la dimension d'une assiette et pèsent 1 et 2 kilogrammes. Leurs coquilles, faites de cette belle et brillante nacre qui constitue leur précieuse valeur, sont, une fois nettoyées, troquées contre des marchandises hétéroclites, ou achetées au poids par des négociants qui sont venus s'installer avec leur pacotille sur les lieux de pêche. La plonge ne se pratique, en effet, que suivant réglementation, de façon à éviter l'épuisement des lagons et à permettre aux jeunes huîtres de grandir; des poursuites sont exercées contre les délinquants. Ce sont ces coquillages utilisés, sous toutes les formes, par l'industrie moderne, qui recèlent parfois les inestimables perles; mais ces dernières sont rares....

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 17, page 129.

Après avoir été longtemps trompés sur la valeur de ces produits par les « frères de la côte » qui se chargèrent de faire avec eux les premiers échanges, les insulaires en connaissent actuellement le prix. La nacre marchande se vend d'après la qualité, de 2 à 3 francs le kilogramme; quant à la perle, le cours en est excessivement variable, selon les fluctuations de la loi de l'offre et de la demande.

DANS UN LAGON DES TUAMOTU
(PÊCHEUR AVEC SA LANTERNE A PLONGE, A L'ARRIÈRE DE SA PIROGUE).

D'après une photographie de M. E. Gallois.

La plonge produit ainsi d'importants bénéfices. La nacre constitue un salaire régulier et la perle une sorte de prime aux risques du pénible métier de pêcheur; car celui-ci récolte trop souvent avec sa pêche des vomissements de sang, un affaiblissement de la vue, des congestions, l'apoplexie. Malheureusement, cet argent, que le Tuamotu gagne au prix de mille souffrances physiques, ne lui profite guère; il enrichit son exploiteur, le commerçant. En effet, la vie des insulaires sur ces îlots désolés est des plus précaires. Comme ils se trouvent tous réunis sur un même atoll, au moment de l'ouverture de la pêche, et que cet atoll ne produit rien, ils sont à la merci des capitaines de goélette qui louvoyent devant la côte et nourrissent leurs clients un peu comme on donne la becquée à des oiseaux, à travers les barreaux d'une cage. Naturellement les adroits traitants majorent le prix de leurs denrées en conséquence.

JEUNE PÊCHEUR DES TUAMOTU.

D'après une photographie de M. Pierre de Myrica.

La configuration des îles Sous-le-Vent, si différente des Tuamotu, explique comment la tempête, si elle a causé de terribles ravages dans les plantations, n'a pas fait de victimes parmi les habitants. Tandis que les Tuamotu sont, pour ainsi dire, au ras de la mer, il n'est pas rare de trouver dans les îles Sous-le-Vent, à Raiatea, des hauteurs dépassant plusieurs centaines de mètres.

Les îles Sous-le-Vent se composent de cinq îles annexées à la France, les 16, 17 et 19 mars 1888, par le gouverneur Lacascade. Ce sont : Raiatea, Tahaa, Bora-Bora, Huahine et Maupiti. Elles comprennent une population totale de 3000 habitants environ. La capitale de l'archipel est Uturoa, dans l'île de Raiatea. Uturoa est le siège du Gouvernement, représenté par un administrateur agissant sous les ordres du gouverneur de Papeete. C'est également dans cette ville que sont centralisés les fonctionnaires et les colons européens. La maison de commerce la plus importante est la Société allemande de l'Océanie, ce qui explique que Bismarck ait pu porter jadis ses vues colonisatrices sur ce coin perdu du monde; mais les prétentions du grand diplomate ont échoué devant notre situation acquise, aux portes d'Uturoa, dans l'île de Tahiti, clef du Pacifique oriental.

L'organisation administrative des îles Sous-le-Vent est réglée par un décret du 28 juillet 1897, pris au lendemain d'une révolte sans gravité, provoquée par le chef Téraupoo et facilement réprimée par nos navires. Ce décret organise l'*indigénat*; on entend par là le fait d'appliquer aux indigènes un statut personnel, spécial, conforme à leurs anciennes coutumes, tandis que les Européens jouissent de tous les bénéfices de nos lois civiles et criminelles. A Tahiti, où la conquête est déjà ancienne, on ne fait plus de différence entre un autochtone et un Français. Cette conception égalitaire ne tient point compte de la mentalité des peuples intéressés; elle a produit des résultats déplorables dans l'île bienheureuse, et il faut en partie attribuer à cette erreur l'espèce de découragement dans lequel s'étiolent insensiblement les anciens sujets de

Pomaré. Aussi, dans l'organisation des domaines d'annexion récente, a-t-on tenu compte de l'expérience acquise : des textes restrictifs sont venus entraver certaines libertés, ou plutôt certaines licences, qui dégénéraient vite en abus chez les peuples-enfants du Pacifique, dont l'état de maturité intellectuelle n'est pas assez avancé pour savoir conserver de justes mesures dans leurs plaisirs.

Actuellement, aux îles Sous-le-Vent, la consommation de l'alcool est interdite, la fabrication de boissons fermentées (vin d'orange ou de palme) est prohibée. Il est également défendu de jouer des jeux d'argent, et les récalcitrants qui se réunissent dans la brousse pour enfreindre les arrêtés, sont impitoyablement condamnés à payer des amendes, quand ils sont pris en flagrant délit par le gendarme ou le mutoi (agent de police indigène). Mais l'attrait du tane (roi à l'écarté), la saveur du vin d'orange, est si tentante, que les contraventions ne manquent pas.

On a également conservé l'ancienne tradition établie par les pasteurs protestants, qui consistait à ne point permettre la circulation des habitants, après huit heures du soir, ceci pour éviter les outrages aux mœurs. Maintenant encore, un tambour bat la retraite chaque soir pour annoncer le couvre-feu; une telle pratique est abusive, d'autant qu'elle n'empêche rien. Elle tend à tomber de plus en plus en désuétude, car elle s'accorde assez peu avec le caractère enjoué des insulaires. Elle aboutit du reste à cette conséquence absurde, mais naturelle, que tous les habitants des îles Sous-le-Vent songent à émigrer à Papeete, où la vie est plus facile et plus gaie pour eux. Devant le dépeuplement des archipels en cause, le gouverneur a dû prendre des mesures énergiques : il a édicté un arrêté interdisant l'expatriation. Aussi les jeunes femmes qui avaient abandonné en masse leurs plantations, pour s'adonner à la débauche bien connue de la Nouvelle-Cythère, ont été cueillies au marché, dans une rafle de police, et reportées, sans plus de façon, à la case témoin de leur enfance. Il va sans dire que nombre d'entre elles, protégées par des influences puissantes, ont passé sous maille. Je soupçonne également les croiseurs de la station de se livrer à la contrebande, dans une petite mesure il est vrai.

AU PIED DU MORNE DE L'ILE DE BORA-BORA.

D'après une photographie de M. E. Gallois.

Nous avons dit que les îles Sous-le-Vent s'étaient mutinées en 1897, mais que cet acte de gaminerie avait été promptement et sévèrement châtié. Toutefois l'état d'incertitude dans lequel a vécu la population, de 1888 à 1897 (cela par notre faute, car nous n'osions point agir, de peur de provoquer un conflit international), a été funeste au développement de cet archipel. Ce fut ensuite une épidémie qui sévit sur les cocotiers. Cette maladie, sorte de phylloxéra, connue sous le nom de « pohe mann », n'amène pas la destruction de l'arbre, mais elle le dessèche et le rend improductif pendant plusieurs années. Rien n'était navrant, il y a deux années, comme de se promener à travers les plantations de Bora-Bora qui, sauf celles situées au pied du morne, avaient été complètement dévastées par le fléau. Alors que la culture commençait à y renaître, voilà que la fatalité s'abat encore sur cette malheureuse colonie.

Les cocotiers ont eu beaucoup à souffrir de l'ouragan du mois de janvier; les plus exposés ont été déracinés, ou plutôt étêtés, ce qui cause également la mort du palmier, car le stipe est souple et endurant, tandis que la chevelure n'offre aucune résistance à la tempête.

Le produit de la noix de coco, vendu pour les savonneries, en qualité de coprah, est en effet la ressource la plus importante des îles Sous-le-Vent; non seulement cette graine oléagineuse constitue la majeure partie des exportations, mais encore elle s'emploie à la nourriture des hommes et des animaux.

Outre le coprah, les produits des îles Sous-le-Vent sont le tripeng ou hache de mer, vendue pour servir d'alimentation aux Chinois (les Polynésiens pêchent cette sorte de gélatine visqueuse sur les récifs de coraux avoisinant le rivage); le fungus et la vanille, pour laquelle des essais de culture ont été entrepris, notamment par deux matelots congédiés, à Raiatea. On exporte également un peu de coton-soie (pulu) et de l'arrow-root. Cette dernière plante abonde à Tahaa, mais les indigènes n'apportant aucun soin à sa préparation, elle est dépréciée sur les marchés australiens ou américains.

Il est un commerce qui semble appelé à un avenir important, depuis qu'un steamer de 4000 tonneaux relie Papeete à San Francisco en onze jours : c'est la vente des fruits exotiques, oranges et ananas principalement. Huahine se trouve dans les meilleures conditions pour réussir; l'île entière forme un véritable jardin boisé d'orangers et où l'ananas pousse comme de l'herbe. Un vapeur subventionné, la *Croix-du-Sud*, effectue le cabotage entre les îles et transporte les marchandises sur le quai de Papeete, où elles sont

chargées à bord du *Marybosa*, pour la Californie.

Les îles Sous-le-Vent seraient dans d'excellentes conditions pour se développer, elles possèdent des terrains fertiles et des rades extrêmement sûres. Malheureusement, la population n'est pas assez dense et celle qui les habite est foncièrement paresseuse. Lorsqu'elle travaille, elle le fait sans persévérance, pour satisfaire un désir qui, une fois contenté, cesse d'être un stimulant et ne crée jamais d'habitudes laborieuses.

Après avoir exprimé le regret des vies humaines qui sombrèrent sous la vague fatale, est-il nécessaire de parler des dégâts matériels? Quelques tonneaux de nacre sont anéantis, mais cette perte n'est rien auprès de la destruction des cocotiers, qui aura peut-être pour résultat d'amener l'abandon de plusieurs îles. Ce fait est d'autant plus regrettable que les indigènes s'étaient donnés très sérieusement à la constitution des palmeraies.

Malgré tout, les lagons, jonchés de nacres perlières, resteront une source inépuisable de richesse. Lorsqu'on aura réussi la fécondation artificielle de la pentadine, aussi cultivable que l'huître comestible de France, il est probable que les Tuamotu augmenteront leurs productions dans des proportions considérables. Des essais ont été entrepris dans ce sens, sous la direction d'un inspecteur des pêches.

Actuellement, l'archipel des Tuamotu alimente une grande partie du commerce de nos établissements de l'Océanie; l'exportation annuelle de la nacre dépasse un million : il faut ajouter à ce chiffre l'exportation des perles, du coprah et des poissons séchés.

Depuis 1900, les îles qui nous occupent possèdent un budget spécial, distinct de celui de Tahiti, dont les recettes atteignent de 340 à 350 000 francs. Grâce à cette réforme économique qui permettait aux Tuamotu d'appliquer leurs propres ressources à des travaux d'utilité locale, on pouvait compter sur un sérieux développement économique, que la catastrophe récente arrêtera dans son essor.

P. DE MYRICA.

Les Néo-Boxers. — Comment ils préparent la Revanche.

Les Boxers, qui représentent en Chine l'élément traditionnel et antiétranger en face du progrès occidental et de l'infiltration européenne, n'ont pas désarmé après la rude leçon qui leur fut donnée pendant l'année 1900. Ils ont revêtu une forme nouvelle et reprennent sous des allures moins guerrières, mais aussi dangereuses, leur œuvre de réaction.

Très nombreux, surtout dans la Mongolie orientale, ils parcourent toute la contrée, s'introduisant de préférence dans les gros villages et prêchant leurs doctrines à tout venant. Ce sont, pour la plupart, des lettrés, xénophobes enragés, qui sentent approcher la fin de leur influence plusieurs fois millénaire. L'empereur et l'impératrice ont lancé des décrets prescrivant l'étude des sciences européennes; et les matières proposées aux examens, pour le baccalauréat, la licence et le doctorat, ne portant plus uniquement sur la doctrine de Confucius, le bagage de philosophie puisé par les lettrés dans les livres des anciens sages leur devient à peu près inutile. Le progrès, emprunté aux Européens, c'est pour eux l'ennemi contre lequel ils s'arment avec un chauvinisme féroce, prônant le retour aux anciens usages, seul salut de la vieille patrie, et l'éloignement, sinon l'extermination de l'étranger, des missionnaires et des chrétiens, considérés comme avant-garde de la pénétration européenne.

Dans tous les grands villages, les nouveaux docteurs expliquent publiquement les *Cheng-iu*, augustes édits composés jadis par l'empereur K'ang-si, contemporain de Louis XIV, et qui ont pour objet la piété filiale, l'amour entre frères, la concorde entre concitoyens, la nécessité du travail, celle des écoles, etc.

Quant aux pratiques religieuses, on recommande, suivant les goûts et qualités des auditeurs, le confucianisme, le taoïsme, le bouddhisme, le culte des génies et surtout le spiritisme. C'est un puissant levier pour soulever les masses contre les missions catholiques d'abord, puis contre les comptoirs de commerce, les chemins de fer, bref, contre tout ce qui n'est pas chinois.

Une propagande ardente, infatigable, porte ses fruits. Hommes et enfants se font fête d'assister aux séances de spiritisme, avides d'obtenir la connaissance des secrets de la vie présente et future.

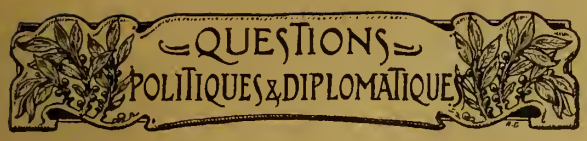
Ces séances de spiritisme où les Néo-Boxers tiennent lieu de médiums, se donnent la nuit, dans une salle traversée par une poutre apparente de soutien.

Sous cette poutre sont disposées deux tables, l'une supportant un vase rempli de sable fin, l'autre des cadeaux destinés à l'esprit : fruits et gâteaux. Au centre de la poutre, une ficelle soutient un arc. Attachée à la corde de cet arc, une autre ficelle porte un pinceau de fibres de bois, lequel écrira les révélations de l'esprit, sur le sable du vase, soulevé légèrement, quand le pinceau s'agitera.

Les choses étant ainsi disposées, le médium écrit aux dieux une lettre, leur demandant de vouloir bien le mettre en communication avec un des nombreux esprits vaguant dans les espaces. Pendant ce temps, quelques personnes de l'assistance vont à la porte, brûler du papier doré, et prier l'esprit d'entrer.

Quand, à des signes attendus, l'esprit a manifesté sa présence, les questions vont leur train : chacun inscrit sa demande sur un feuillet enveloppé de papier doré, qu'il brûle avant d'avoir la réponse. Celle-ci n'étant pas toujours très nette, le médium propose une interprétation que le pinceau de bois inscrit aussitôt sur le sable du vase....

On conçoit l'influence que peuvent avoir ces pratiques sur des cerveaux très spiritualistes et convaincus que chaque mort augmente le nombre des esprits qui les entourent invisiblement. Les Néo-Boxers sont en train de pétrir à leur guise ces pauvres cerveaux; il est à craindre qu'un jour, au nom des ancêtres vénérés, ces docteurs du mal ne précipitent leurs adeptes au massacre des missionnaires et des Européens.



L'Albanais. — A propos de l'Insurrection en Albanie.

Le terme d'Albanie est vague; il se rapporte à un peuple, à une race, plutôt qu'à une région naturelle, à une province, à un ressort administratif.

Dans les limites qu'on lui accorde, entre la Bosnie et le Monténégro au nord, l'Adriatique, à l'ouest, la Grèce au sud et l'ancienne Roumélie à l'est, l'Albanie comprend un peu plus de 20 000 kilomètres carrés; mais la race albanaise déborde, hors de ses frontières, sur la vieille Serbie et sur la Macédoine. En effet, celle-ci s'étend depuis les orangers de la rive adriatique, pardessus les âpretés de la montagne ou les douceurs de la vallée, jusque vers les lieux où court le Vardar, tributaire du golfe de Salonique.

Cette race, qu'on peut dire indomptable, qui dure depuis trois mille années, ces petits-fils présumés des Pélasges, ces frères aînés des Grecs, devenus si brillants, les Albanais, sont, en plein xxe siècle, des barbares, dans toute l'acception du mot.

Ils se sentent confusément un seul et même peuple quant à l'origine, quant à la langue, quant à l'instinct guerrier, à l'esprit de vengeance, à l'amour sauvage de leur liberté; mais ils ne se sont pas encore élevés à la notion de patrie.

Nul peuple n'est plus divisé : les deux cinquièmes des Albanais se firent jadis musulmans pour gagner des terres, des richesses, des grades, des fonctions, des honneurs, ou pour les conserver par la grâce des conquérants osmanlis. D'autres professent la religion grecque orthodoxe; d'autres encore reconnaissent le Christ suivant la doctrine catholique. De là, des politiques diverses ou contraires, au lieu d'une seule politique nationale; les uns tiennent pour le sultan, dont ils sont les meilleurs prétoriens; d'autres penchent pour l'Autriche; d'aucuns pour l'Italie; un petit nombre seulement rêve d'une Albanie maîtresse d'elle-même.

Autre et grave différence : le fleuve Chkombi, qui a son embouchure en face de l'italienne Bari, coupe nettement les Albanais en deux : au nord les Guègues, plus nombreux, moins mêlés d'éléments étrangers, notamment d'éléments grecs; au midi les Tosques. Cela fait deux groupements différents d'humeur, d'aspirations, jusqu'à un certain point, de langage. On ne se comprend pas au premier abord entre Tosques et Guègues; il y aurait entre ces deux sous-idiomes la même différence à peu près qu'entre l'allemand et le danois.

Ce peuple scindé de la sorte, religieusement en trois tronçons, nationalement en deux, l'est bien plus encore par ses tribus, sous-tribus et clans.

De même que dans tous les pays soumis à ce régime de la tribu, la guerre civile fait rage parmi les clans albanais; la vendetta, le massacre implacable, la théorie de œil pour œil, dent pour dent, font la loi dans les cabanes, qui sont à la fois de petites bastilles par leurs meurtrières, des nids d'aigle par leur site escarpé, des tanières par l'étroitesse, les ténèbres, l'incommodité. Dans ces taudis, les Albanais dorment tout habillés, sur des paillassons, sur un tapis. Ils ne se soucient d'aucun des agréments du luxe, ce qui ne les empêche pas d'être vigoureux; ils narguent le médecin, mais pas toujours le guérisseur, consultent sorciers et sorcières; à part quoi, ces fiers et forts gaillards, grands moustachus à la tête rasée, bravent le ciel, la terre et l'enfer.

CARTE DE L'ALBANIE.

Peuple héroïque, mais cruel et misérablement dévoyé, capable de prouesses et de grands desseins, il n'en accomplit que de petits. Les Albanais se saignent, s'épuisent chez eux, par l'application sévère du talion, et ils se saignent au loin, pour le profit des Ottomans. En effet, si les Albanais chrétiens sont exemptés de la loi militaire, en tant que « raias », les Albanais musulmans servent sous le drapeau du sultan; ils en sont les plus braves soldats peut-être et les plus fidèles; ils forment la garde du corps de Sa Hautesse, ils lui donnent des fonctionnaires à poigne, des policiers, des gendarmes, des commissaires de police, des bravi, des gens à tout hasarder, sur un signe de leur supérieur. Ainsi cette race musclée et énergique, ces athlètes, ces hommes largement vêtus, superbement armés, avec un arsenal à la ceinture et la peau de mouton sur l'épaule, ces grimpeurs de monts, ces sauteurs de torrents, ces marcheurs sobres, jamais fatigués, bornaient depuis des siècles leur fierté, leur honneur, leur devoir à fournir, d'un bout à l'autre de l'empire ottoman, des serviteurs au Grand-Turc.

C'est avec une certaine surprise qu'on apprit dernièrement leur rébellion. Au nombre de quelques milliers, ils tiennent la campagne dans les vilayets macédoniens de Monastir et de Kossovo; ils multiplient les razzias sur les Serbes, les Bulgares, les Koutzo-Valaques, les Grecs, et menacent tout simplement d'abattre l'édifice branlant de leur suzerain, de leur protecteur.

Que faire? Abdul-Hamid, hésitant, a commencé

par parlementer; il a envoyé une première, puis une deuxième commission en Albanie. Les Albanais se sont moqués des commissions. Abdul-Hamid, sur la pressante injonction des puissances, se décide maintenant à sévir contre ces tribus. Il a envoyé contre les vilayets quarante mille hommes, qui, sous les ordres du maréchal Omer Ruchdi, sont prêts à se jeter sur les révoltés. Il sait qu'il creuse une mine sous ses pas; que sa garde albanaise, de la fidélité de laquelle dépend son existence, est liée par un patriotisme et un loyalisme de clan à ces montagnards, à ces brigands, qu'il va faire attaquer dans leurs repaires. Et il tremble....

Souvenirs de Sibérie. — L'Asie russe et le Commerce français.

(Fin[1]).

Tenons cependant pour justifiés les reproches des voyageurs de commerce français, et même alors j'en reviendrai à ce que je disais plus haut : il n'en est pas moins exact que les Allemands et les Américains qui font des affaires en Sibérie ont rencontré les mêmes difficultés; or ils ont pourtant réussi. Pourquoi aurions-nous moins de succès qu'eux?

Les marchands sibériens reprochent, de leur côté, à nos voyageurs de ne pas parler le russe et de ne faire qu'apparaître et disparaître, et aux fabricants de ne pas tenir les promesses de leurs représentants. Les commerçants sibériens payent mal, disent les Français; les commerçants français ne sont pas sérieux, répondent les Sibériens.

Il est exact que nos voyageurs ne connaissent pas le russe et doivent se faire accompagner d'intermédiaires malhonnêtes, choisis à la hâte, on ne sait où. Les voyageurs allemands et américains parlent le russe et s'entendent directement avec les Sibériens.

Le second reproche est tout aussi juste; le voyageur français reste quelques jours dans chaque ville, retourne en France et revient faire un nouveau et court voyage, un an ou dix-huit mois après le premier. Le voyageur étranger habite la Sibérie, s'y fait connaître et apprécier, gagne tous les jours plus de confiance et conquiert après chaque affaire plus de terrain.

Les articles, achetés par les clients sibériens, arrivent presque toujours longtemps après l'époque promise, sont parfois de qualité inférieure et coûtent plus cher qu'on ne s'y attendait, parce que nos voyageurs, à quelques exceptions près, ne savent pas donner de renseignements sur les droits de douane. Ce que je viens de noter, je le sais en partie de visu, j'ai entendu dire le reste dans chacune des villes de Sibérie.

Enfin, mis en suspicion par quelques faits regrettables, nos voyageurs ne sont plus pris au sérieux. Ils ont le tort, en outre, de dire hautement beaucoup de mal les uns des autres, et tel marchand sibérien m'avoua qu'il prendrait désormais pour un farceur un voyageur français, fût-il le plus honnête homme du monde. Il ne faut pas parler beaucoup en Sibérie, où tout s'entend et se répète, où tel individu qui fait l'ignorant comprend parfaitement le français. Un de mes compatriotes, voyageur de commerce, me disait dans un wagon-restaurant, en Sibérie, que les fabricants français manquaient de parole envers les Sibériens; il n'y avait qu'une dame dans le wagon, et la réflexion du voyageur fut insérée pourtant quelques jours après dans le journal de l'endroit. Il accusait de même les consuls français de l'échec éprouvé en Asie par les commerçants; or il n'y a pas de consuls en Sibérie, le gouvernement russe ne le permet pas. C'est ce que je fis observer très haut à mon interlocuteur assez confus. Je trouve injuste, d'ailleurs, et un peu ridicule de jeter toujours la pierre à nos malheureux consuls. J'ai beaucoup voyagé, et dans bien des villes j'ai entendu dire :

« Vous savez, ici, c'est extraordinaire, mais nous avons un excellent consul; c'est une heureuse exception! »

J'en suis arrivé à penser simplement qu'il y a beaucoup d'heureuses exceptions dans le corps consulaire, et qu'il serait temps de faire disparaître la légende suivant laquelle un Français qui désire des renseignements, dans un pays étranger, est obligé de se rendre chez le consul d'Allemagne ou d'Angleterre. La critique sera toujours facile, et je connais d'ailleurs des gens qui parlent avec indignation de nos consuls, grâce auxquels ils ont été parfois tirés de très désagréables affaires.

J'ai déjà dit, l'an dernier, dans *le Tour du Monde*, que le temps présent en Sibérie appartient au commerce beaucoup plus qu'à l'industrie minière; les mines ne sont que rarement exploitables; la main-d'œuvre manque parfois, il y a trop peu de débouchés, et l'hiver est l'ennemi du travail. Le commerce, par contre, est en plein progrès; il faudrait bien établir la liste des besoins des paysans-colons et des nomades demi-sauvages; les besoins sont nombreux et ils augmentent de jour en jour. A côté de l'importation en Sibérie, l'exportation pourrait être une grande source de richesse; tout le grand steppe est consacré à l'élevage; un mouton ne vaut pas dix francs, et un cheval, parfois moins de cinquante francs; que d'affaires à fonder, où l'on s'occuperait du commerce du beurre, des peaux, des laines, des fourrures, etc., etc.! Après le steppe vient dans la montagne la zone, où déjà l'agriculture prend tant d'importance; partout enfin, toutes les industries dépendant de la chasse et surtout de la pêche (commerce de fourrures, pêcheries, conserves de poissons) sont appelées à apparaître et à devenir florissantes; quelques-unes le sont déjà et sous la direction d'étrangers, mais qui ne sont pas des Français.

Je ne peux pas faire ici la nomenclature de ce que pourrait entreprendre notre commerce en Sibérie. Je voulais simplement indiquer dans ce court exposé ce que nous devrions songer à faire, ce que malheureusement nous ne faisons pas, et ce que nos concurrents ont déjà fait. Je serai personnellement, d'ailleurs, toujours disposé à donner à nos commerçants et à nos voyageurs les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 17, page 134.

Il serait imprudent à des hommes inexpérimentés de vouloir tenter l'aventure et de partir sans préparation pour la Sibérie. J'ai rencontré en effet trop de gens qui s'improvisaient commerçants; ceux qui réussiront ne seront pas des amateurs, mais de vrais marchands, connaissant à fond leur métier et qui n'auront pas négligé d'apprendre la langue russe. Jusqu'ici, nous avons marché de défaites en défaites; si nous attendons plus longtemps, il sera trop tard peut-être pour les réparer.

Après de longues années passées en Asie russe et en Extrême-Orient, je constate à chacun de mes voyages les transformations économiques des pays. Je vois que partout des besoins nouveaux apparaissent, et Américains, Anglais, Allemands, Japonais, y trouvent leur compte. Mais les Français s'en désintéressent et n'ont aucun souci de l'avenir; si l'un d'eux voyage en ces régions, il voit comme on y parle peu de la France, et il y constate les progrès de tous les autres pays.

PAUL LABBÉ.

Croquis californiens *(fin*[1]*)*.

TRAVAILLEURS QUAND MÊME!

UN brave Européen reste bouche bée quand on lui dit que l'Américain milliardaire et l'Américain besogneux dépensent, l'un et l'autre, quotidiennement la somme maxima d'énergie qu'ils ont en eux. L'Américain semble travailler, comme le fait la fourmi ouvrière, poussé par une force supérieure, indépendante de sa volonté; l'acquis, quelque énorme qu'il soit, n'est jamais suffisant; il lui faut l'augmenter encore tant que le corps et l'intelligence n'ont pas sombré. Sur cette terre du Nouveau-Monde, tout ce qui vit travaille, et travaille intensivement; c'est dans l'atmosphère, c'est une nécessité inéluctable; le sol, l'air, l'exemple aussi, communiquent la fièvre; il faut agir, faire vite, grand, beaucoup, se ruiner souvent aussi, recommencer, repartir, rebondir, dépenser pour récolter davantage.

A côté du travail, auquel chacun se livre pour assurer son existence, se trouvent les occupations intellectuelles destinées à améliorer le moral de l'individu. Il n'est pas rare d'entendre une phrase comme celle-ci dans la bouche d'une cuisinière : « Monsieur, j'ai mon cours d'anatomie, de théosophie ou d'histoire naturelle (ou toute autre branche d'étude) à huit heures ce soir; si vous ne dînez pas à votre heure habituelle, vous surveillerez votre rôti. » Notre homme, en Europe, appellerait immédiatement un médecin pour soigner cette femme! C'est pourtant ainsi en Amérique; la domesticité vous sert, à tant par heure, tant d'heures par jour, comme des employés siègent à leur bureau ou débitent de la marchandise derrière un comptoir. En dehors de ces heures-là, spécifiées au contrat, les domestiques vont où bon leur semble, à l'école plutôt qu'ailleurs, quand ils sont jeunes; dans leur famille, quand ils sont mariés; à d'autres travaux rétribués aussi; rarement à leurs plaisirs en dehors du dimanche.

Ce vieillard qui pilote des navires sur rade, c'est évidemment un malheureux qui mourra de faim le jour où il ne pourra plus faire son dur métier. Pas du tout; remarquez qu'il est très confortablement habillé; causez avec lui, il vous dira qu'il a tous ses enfants mariés, heureusement lancés dans la vie, qu'il a de nombreux petits-enfants et plusieurs immeubles dans San Francisco. Il était pilote de Golden-Gate; aujourd'hui, il est trop cassé par l'âge pour monter en pleine mer à bord des navires; il continue son hard-work sur rade. Qu'est-ce qu'il ferait s'il ne travaillait plus?

Vivre de ses rentes est intraduisible en langue américaine.

Que nous, Européens, latins ou saxons, nous ne percevions pas vraiment l'âme d'un Chinois, d'un Arabe, d'un nègre; que nous ne puissions pas, même par la pensée, nous imaginer le monde et l'humanité tels qu'ils les voient, il n'y a là rien qui nous paraisse étrange. Ce sont d'autres races, d'autres peuples; mais les Américains de San Francisco, ceux de New York, de Washington, de Saint-Paul, de Chicago, ce sont des Anglais, des Français, des Allemands, des Italiens, des Suédois, des Portugais.

Les premiers d'entre ceux-là ont émigré il y a deux cents ans, et des milliers d'autres débarquent chaque jour sur cette terre! Et que faut-il d'années pour parfaire l'absorption de ces nouveaux venus, pour les transformer, les métamorphoser aussi radicalement? Vingt ans! moins peut-être. Les enfants de ceux-là mêmes — les derniers arrivés — seront Américains jusque dans leurs moelles!

Une plante croît lentement, péniblement, s'étiole sur un sol épuisé, sous un soleil pâli dans un air vicié; placez-la dans une terre neuve, en pleine lumière, sous la caresse de la brise, et vous la verrez renaître à la vie, dresser sa tige, déployer ses feuilles. Il en est de même de l'être humain. Brisez la chaîne si lourde des préjugés, la routine, la tutelle, les entraves d'une école surannée; ruinez le pessimisme d'une philosophie décevante, donnez à l'homme un sol nouveau qui lui soit approprié, sur lequel il ne trouve rien qui lui rappelle l'ancien joug, éclairez-le du grand soleil de la liberté, et vous le verrez grandir, se transformer, rayonner dans une splendeur nouvelle.

RAYMOND BELL.

1. Voir *A Travers le Monde*, 1902, n° 48, p. 377; n° 49, p. 385; n° 50, p. 397; 1903, n° 12, p. 92; n° 17, p. 132.

C. Turc, lieutenant de vaisseau. — *Le navire pour passagers, essai sur un type nouveau évitant le mal de mer, inchavirable et insubmersible après abordage.* E. Bernard, éditeur, 29, quai des Grands-Augustins, Paris. Prix : 2 fr.

M. le lieutenant de vaisseau Turc, ancien élève de l'Ecole polytechnique, a-t-il trouvé le navire idéal, ne roulant point, ne tanguant point, le navire évitant l'odieux mal de mer aux passagers? C'est ce que les marins pourront seuls affirmer. En tout cas, ses études ont été bien accueillies par nombre d'ingénieurs de la marine. Et son livre mérite d'être lu par les spécialistes.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE & COLONIAL

ASIE RUSSE

Le Chemin de fer de Sibérie et ses conséquences.

Le Comité du chemin de fer de Sibérie a publié dernièrement d'intéressantes notes sur cette grande voie ferrée et sur les entreprises auxquelles elle a donné lieu.

La ligne principale de Sibérie est maintenant terminée sur toute sa longueur, sauf la ligne contournant le lac Baïkal, dont on espère achever la construction avant la fin de 1904. Le coût total du Transsibérien, ayant une longueur de 5628 verstes (y compris la ligne contournant le Baïkal), en tenant compte des allocations faites pour l'acquisition de matériel roulant, s'établit à 384 604 743 roubles.

La ligne de l'Est chinois, ayant, avec l'embranchement de Port-Arthur, une longueur de 2 337 verstes, sert de jonction entre le chemin de fer de Sibérie et les ports de Vladivostok et de Dalni.

Le nombre des immigrants qui ont reçu des lots de terre domaniaux en Sibérie depuis 1893 est de 611 494. Pour leur faciliter l'acquisition d'instruments agricoles perfectionnés et de semences de céréales de bonne qualité, ont été organisés 29 dépôts, dotés d'un capital de roulement global de 413 000 roubles.

Le fonds Empereur-Alexandre III, institué en 1894, pour la construction d'églises et d'écoles, s'élève actuellement à 1 658 948 roubles. Il a été construit jusqu'ici, dans la zone du Transsibérien, 190 églises et écoles.

Une série d'explorations géologiques ont été faites dans les zones du chemin de fer pour rechercher les richesses minérales dont l'exploitation pourrait contribuer au développement de l'activité économique.

Le Comité a alloué 1 574 917 roubles pour favoriser l'exploitation des gisements aurifères. Une expédition a exploré dans ce but le littoral de la mer d'Okhotsk et la presqu'île du Kamtchatka, et des explorations se poursuivent depuis 1898 dans les bassins de l'Amour, de la Lena, du Ienisei, ainsi que dans les régions aurifères de Minoussinsk et de Bargouzisk.

Enfin, 336 095 roubles ont été affectés à l'amélioration de la navigation sur le lac Baïkal, qui a été exploré au cours de deux années consécutives. On a également exploré les embouchures de l'Obi et du Ienisei, ce qui a permis de constater que ces deux fleuves sont navigables pour les vapeurs de l'Océan sur un parcours de 1 500 verstes.

AFRIQUE

Avancement des Travaux du Chemin de fer du Dahomey.

M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale, a accompli au Dahomey un voyage de quinze jours.

Débarqué à Kotonou, le 4 mars, il a parcouru la ligne du chemin de fer dont la plate-forme est achevée jusqu'au kilomètre 173, et dont la première section, de Kotonou à Paouignan, de 200 kilomètres, construite par une mission du génie, sous la direction du lieutenant-colonel Guyon, pourra être livrée à la compagnie concessionnaire au milieu de l'année courante.

L'exploitation du chemin de fer est déjà commencée sur un parcours de 88 kilomètres. Les travaux préliminaires pour la construction de la deuxième section, 200 kilomètres, de Paouignan à Chaourou, sont en bonne voie, et les mesures sont prises pour la livraison à la compagnie concessionnaire bien avant le terme fixé par le cahier des charges.

M. Roume a constaté l'état très prospère des finances et du commerce du Dahomey où, indépendamment du chemin de fer, de nouvelles communications par terre et par eau sont ouvertes sur différents points. L'administration et le commerce de la colonie travaillent activement à l'extension de la culture du coton, dont M. Roume a rapporté de nombreux échantillons satisfaisants.

Travaux projetés à la Côte d'Ivoire.

Après avoir visité le Dahomey, M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, est venu à la Côte d'Ivoire. Il a quitté cette dernière colonie le 4 avril. A cette époque, l'état sanitaire du pays était stationnaire. On mande de Saint-Louis que M. Roume a pris les mesures immédiates nécessaires à l'assainissement de Grand-Bassam, et arrêté les projets de grands travaux publics à exécuter sur les fonds de l'emprunt, destiné à mettre définitivement la colonie à l'abri des épidémies de la fièvre jaune et à assurer l'entier développement des travaux, auxquels se livrent activement le service des travaux publics et la mission du génie dirigée par le capitaine Crosson-Duplessis, et qui comportent l'établissement d'un port en eau profonde et un chemin de fer de pénétration, déjà étudié par la mission Houdaille.

Reconnaissance des Iles du Tchad.

Deux officiers de l'ancienne colonne Destenave, l'enseigne de vaisseau d'Huart et le capitaine Truffert, viennent de reconnaître les îles du Tchad.

Il est bien établi maintenant que le Tchad est une immense nappe d'eau de 500 kilomètres de long sur 130 de large. Cette nappe se déplace vers l'ouest, de sorte que, de ce côté, elle gagne en profondeur; c'est ainsi qu'à l'est on navigue par des fonds de $1^{m}50$, tandis qu'à l'ouest on rencontre des fonds de 7 à 8 mètres.

Le lac Tchad contient quatre-vingts îles. Beaucoup de celles-ci sont habitées. L'ensemble de leur population est d'environ 50 000 habitants.

Les îles du Tchad ont trois caractères différents. Les premières sont sablonneuses et dépourvues de toute végétation; les secondes, couvertes de plantureux herbages, servent au pâturage des troupeaux; les troisièmes, qui sont parsemées de nombreux villages, entourés de plantations de mil, sont seules habitées. Dans les seconde et troisième catégories de ces îles poussent des arbrisseaux variés, dont un est d'une légèreté très supérieure à celle du liège. La mission a rapporté un échantillon de ce curieux et nouveau spécimen d'arbre.

Le Chemin de fer du Cap au Caire.

Les progrès de la construction de la voie ferrée du Cap au Caire ont été considérablement diminués, cette année, par suite de la rareté de la main-d'œuvre indigène. La Chartered Company vient d'informer le public que la ligne se trouve maintenant à 35 milles des mines de charbon de Wankie, et à 167 milles plus loin que Boulouwayo. On fait les plus grands efforts pour que la ligne atteigne Wankie le plus rapidement possible, car le charbon des mines trouvera un usage immédiat dans les grandes villes de la Rhodesia. Les mines de Wankie fourniront aussi de combustible les mines de Beers à Kimberley, et les villes du nord de la colonie du Cap dépendront également de Wankie à cet égard. Les lignes ferrées de la région, entre Kimberley et Vrijburg, s'adresseront aussi à ces mines pour se fournir de charbon. La nouvelle ligne de Wankie se double naturellement du fil télégraphique, qui fera également communiquer le Cap et le Caire, et qui, à l'heure actuelle, traverse déjà le Nyassaland jusqu'aux possessions allemandes. Lorsque la ligne ferrée aura atteint Wankie, elle sera poussée avec la plus extrême rapidité dans la direction des chutes Victoria; elle ouvrira au commerce comme à l'industrie de vastes régions riches en cuivre, en étain, en zinc, qui s'étendent à 300 milles au nord-est des chutes Victoria.

En même temps que la ligne s'allonge, la Compagnie des Voies ferrées de la Rhodesia augmente son matériel : elle possède déjà le seul train de luxe de l'Afrique du Sud, et elle fait construire, en ce moment, des wagons spéciaux pour touristes, pourvus de tout le confort moderne et semblables aux voitures que la Compagnie Cook fait rouler dans le bassin du Nil. D'ailleurs, ces trains spéciaux ne coûteront pas sensiblement plus cher aux voyageurs que ceux de la Compagnie Cook.

Les Dames européennes chez l'Impératrice de Chine.

L'on se rappelle que l'Impératrice mère, en témoignage de la sincérité de sa réconciliation avec les puissances étrangères, avait exprimé le désir de recevoir les dames des légations. La presse européenne n'a eu jusqu'ici que peu de détails sur ces audiences historiques, qui ont eu lieu à plusieurs reprises, en hiver et en été. La curiosité sera vivement piquée par le récit complet que Mme V. Skaïa, de la légation russe, a donné de cette solennité, dans le Novoïe-Vrémia.

Audience d'hiver.

Les dames qui devaient être présentées à l'impératrice de Chine avaient reçu l'autorisation d'amener leurs enfants, mais elles ne devaient pas être accompagnées de leurs maris. En revanche, chacune pouvait être suivie d'un interprète.

Le jour de l'audience, les douze dames, avec six enfants entre cinq et quinze ans et dix interprètes partirent en palanquin pour le palais. Quand le cortège fut parvenu à l'entrée de la cité impériale, l'escorte militaire, composée d'officiers et de soldats de toutes les armées alliées, dut s'arrêter, n'ayant pas l'autorisation de pénétrer dans l'enceinte.

Le cortège arriva devant la porte du *dounkhouamynn*, et les dames furent invitées à descendre de leurs palanquins, pour prendre place dans les petites litières du palais, capitonnées de satin vert.

Quatre Chinois saisirent la litière de Mme V. Skaïa, et, après avoir fait quelques pas, s'arrêtèrent devant un grand édifice. L'étiquette chinoise exigeait qu'en cet endroit les drogmans qui accompagnaient les Européens missent pied à terre et continuassent ainsi leur route.

Le cortège, après avoir franchi encore une porte, se déroula en long ruban contre un mur bas, orné d'une admirable majolique représentant des dragons bleus sur un fond vert changeant. Ensuite il déboucha dans une petite cour carrée, entourée de maisons à un étage, avec des fenêtres chinoises munies de vitres.

Le cortège fit halte, et tout d'un coup un essaim de fillettes chinoises en belles robes de différentes couleurs, brodées de soie, les joues et les lèvres peintes en rouge, des fleurs et des papillons dans leurs coiffures bizarres, s'élancèrent au-devant des étrangères. Chaque fillette s'approcha alors d'une des dames européennes, la prit gentiment sous le bras et la regardant en face avec curiosité, la conduisit à travers une galerie étroite et sinueuse vers un pavillon qui renfermait un salon; devant le seuil, les fillettes saluèrent et se retirèrent.

UNE DES SALLES DU TRONE DU PALAIS DE L'IMPÉRATRICE.

D'après une photographie de M. Vaselli.

Dans le pavillon, les dames trouvèrent des mandarins dont plusieurs parlaient français et anglais. Pendant que les drogmans aidaient les dames à se défaire de leurs manteaux et fourrures, des eunuques au visage efféminé, jaune et désagréable à voir, apportèrent du thé. Mais déjà l'ambassadrice américaine et quelques dames, suivies par leurs drogmans et des

mandarins, se dirigeaient par la même galerie étroite vers les portes ouvertes à deux battants de la salle d'audience.

En face de l'entrée, à cinq ou six pas de la porte, un jeune Chinois, au visage de cire et les yeux papillotants, était assis dans un fauteuil d'ébène sculpté. Tout à coup, Mme V. Skaïa entendit la voix émue de l'interprète qui murmurait à son oreille :

— Saluez donc, c'est l'empereur!

Elle avait peine à comprendre comment cet homme malingre, ce petit Chinois modeste, assis tout près de la porte ouverte à deux battants, où un vent glacé s'engouffrait et lui soufflait dans le visage, pouvait être le maître omnipotent de l'Empire céleste!

Lorsque l'ambassadrice des États-Unis eut terminé son discours à l'impératrice, celle-ci remit sa réponse au prince Tsin qui la reçut à genoux des mains de sa souveraine et la lut. La lecture terminée, un mandarin traduisit le discours en anglais, et l'ambassadeur d'Autriche, seul représentant masculin des légations qui fût admis en sa qualité de doyen, présenta chaque dame à l'impératrice-mère. L'une après l'autre gravit seule les marches du trône à droite, prit la main tendue de l'impératrice, fit une profonde révérence, puis redescendit par les gradins de gauche. Quand Mme V. Skaïa monta, un peu troublée, comme dans un rêve, les marches du trône, elle sentit sur elle un regard scrutateur et vit devant elle un visage hautain et sévère, qui, dans sa majesté hiératique, ressemblait à un vieux bouddha, *Lao-Foë*, comme l'appellent les Chinois.

LES ALLÉES COUVERTES DANS LES JARDINS DU PALAIS DE L'IMPÉRATRICE.

D'après une photographie de M. Vaselli.

La dame russe effleura une petite main replète aux ongles très longs et effilés, dont l'attouchement glacial même à travers son gant, lui donna le frisson. L'impératrice Tzy-Si laisse l'impression d'une femme de soixante ans; elle est de taille moyenne, solidement bâtie, mais pas trop forte. Les traits de son visage sont accusés et assez réguliers; le front haut révèle le type mandjou; elle n'a pourtant ni les mâchoires larges, ni les yeux bridés dont les jolies femmes chinoises sont si fières. Elle n'est pas fardée comme les dames de sa cour, et l'expression de son visage est mauvaise, dure et intelligente, indiquant une volonté inflexible. Tous ses gestes et sa démarche indiquent la conscience de sa puissance.

Elle était vêtue d'une robe chinoise de soie lilas tendre, brodée de nombreux petits ronds bleu et argent, au milieu desquels brillaient de grosses perles laiteuses. Toute sa robe scintillait d'une pluie de perles; par-dessus retombait une longue tunique noire sans manches bordée de brocart d'or. Elle avait la tête ceinte d'un bandeau de satin noir, orné de perles d'une grandeur et d'une beauté inestimables et posé sur la haute coiffure mandjoue.

Ses cheveux noirs, sans un fil blanc, étaient enroulés autour d'un peigne d'argent avec, des deux côtés, des fleurs de jaspe semées de perles et mélangées à des jasmins naturels; de longs pendants en perles retombaient de ses oreilles; ses poignets et ses doigts étaient couverts de bracelets et d'anneaux, aussi ornés de perles. Partout des perles; sur la robe, la tête, les mains, les oreilles, toujours des perles et pas une autre gemme.

La salle dans laquelle l'audience eut lieu s'appelait *Yan-Sen-Dian* (la salle de l'éducation du caractère), elle est très spacieuse, plutôt sombre, au plafond décoré de couleurs éclatantes mêlées d'or, et couverte de tapis, qui constituent tout l'ameublement. Au fond s'élevait un immense écran d'ébène sculpté représentant des dragons enlacés qui avalent des flammes, d'un art merveilleux.

Le trône est recouvert d'un énorme tapis de fourrure qui descend jusqu'à terre, et entouré de roses européennes et chinoises ainsi que de fleurs diverses, qui s'épanouissent dans d'admirables jardinières de porcelaine.

En outre, des deux côtés du trône s'élevaient deux hautes pyramides de pommes vermeilles. L'impératrice raffole de l'odeur des pommes fraîches, et dans toutes les pièces du palais on voit des tas de pommes à terre ou sur des plateaux de laque rouge.

Lorsque toutes les dames eurent été présentées, l'impératrice, soutenue sous les coudes par deux mandarins, descendit dans la salle et, d'un pas coulé, entra dans un autre salon, suivie de sa cour et de ses invitées. La pièce était toute blanche, très simplement meublée, et les murs couverts de petites tablettes noires, portant des inscriptions en grosses lettres.

Tout à coup les dames furent frappées par un bruit de sanglots et de lamentations.

Que s'était-il passé? Une Européenne se serait-elle trouvée mal? C'était l'impératrice qui, ayant pris la main de l'ambassadrice américaine, pleurait tout haut et exprimait ses regrets au sujet des derniers événements. L'interprète, à genoux à ses pieds, traduisait ses plaintes :

— C'est notre faute, notre faute, gémissait l'impératrice, mais maintenant l'amitié et la paix régneront toujours entre la Chine et l'Europe, et tous goûteront cette paix.

Et tout en pleurant, elle retira de ses doigts un anneau orné de perles et le passa au doigt de Mme Congers, puis enleva deux bracelets et les glissa aussi sur les bras de l'ambassadrice.

Elle exprima ensuite le désir de voir toutes les dames qui avaient supporté le siège. Il n'y en avait que deux de présentes, une Américaine et une jeune Française. L'impératrice leur prit les mains et les regarda longuement en branlant la tête. Elle les pria de rester à côté d'elle et, par un mouvement large des bras qu'elle ramenait à elle, invita les autres dames à se rapprocher, répétant plusieurs fois à haute voix :

— *Fou-dgen, fou-dgen.* (Mesdames, mesdames!)

Toute une foule d'eunuques apporta des plateaux ronds et rouges chargés de boîtes vermeilles dans lesquelles l'or rutilait. Les Européennes, l'une après l'autre, s'approchèrent de l'impératrice qui glissa, au doigt de chacune, une bague de perle et en même temps lui remit deux bracelets d'or massif. Les enfants suivaient leurs mères, et l'impératrice leur passa autour du cou des chaînes d'or massif soutenant un médaillon de jaspe.

EXTRÉMITÉ DE LA « MER DU MILIEU » (AU FOND UN TOMBEAU IMPÉRIAL).

D'après une photographie de M. Vaselli.

Lorsque ce fut le tour de Mme V. Skaïa, il ne restait plus de bracelets. L'impératrice lui passa au petit doigt une bague d'or ajourée ornée d'une jolie perle, et lui posant la main sur l'épaule, lui dit en chinois :

— Je vous prie d'attendre un instant, on va apporter encore des bracelets.

En effet, trois minutes plus tard, des eunuques revinrent chargés de nouvelles boîtes, et l'impératrice donna deux bracelets à Mme V. Skaïa et autant à la jeune Française, qui se trouvait dans le même cas que la dame russe.

La distribution des présents étant terminée, l'impératrice se fit donner une longue pipe de jaspe déjà allumée, qu'elle fuma avec un plaisir évident.

A ce moment, l'empereur entra dans le salon et alors seulement les Européennes lui furent présentées. Il restait immobile, comme une idole, dans son long vêtement de soie bleue brodé de dragons d'or, qui ne se distinguait en rien du costume des autres mandarins. Il était coiffé d'un bonnet de martre et portait autour du cou un grand col de même fourrure. Les dames s'approchèrent de lui, firent la révérence et prirent la main inerte qu'il leur tendait. Mme V. Skaïa, désireuse de racheter son impolitesse involontaire, s'inclina profondément devant l'empereur et lui sourit. Il la regarda avec curiosité, leva les yeux sur le chapeau de sa visiteuse et sourit aussi.

Mais personne n'entendit sa voix, car durant toute l'audience, il ne prononça pas une parole.

Pendant ce temps, le chef des eunuques distribuait des cadeaux aux drogmans, des bourses de soie rouge remplies de vieilles monnaies d'or.

— *Pin-tchifan!* le déjeuner est servi, dit un eunuque.

Toutes les dames sortirent l'une après l'autre à reculons du salon et passèrent par une étroite galerie dans une salle très luxueuse. Au milieu se trouvait un énorme sofa d'ébène avec incrustations de nacre et couvert de satin jaune. Les murs étaient ornés de superbes panneaux de jaspe vert et blanc; autour, des étagères de toutes formes semblaient prêtes à crouler sous le poids des différents plats, tasses, vases et coupes de porcelaine, de jaspe et d'émail entassés dessus. A chaque coin, des parfums brûlaient dans des cassolettes fantastiques; des fauteuils d'ébène massif disparaissaient derrière des plantes et des pyramides de pommes rouges. Les invitées de l'impératrice ne firent que traverser ce salon, pour se rendre dans une salle où le déjeuner était servi. Les drogmans passèrent dans une autre pièce, l'étiquette chinoise ne permettant pas aux personnes des deux sexes de manger ensemble.

Le service de table ne se distinguait ni par l'élégance, ni par la richesse de celui qu'on voit dans les grandes maisons chinoises; c'étaient les mêmes plats et tasses de porcelaine et les mêmes bâtons rouges. Heureusement la table était pourvue de cuillers et de fourchettes. Les Européennes s'assirent à leur guise, sans observer de hiérarchie.

Dès qu'elles furent placées, l'Impératrice entra, suivie de plusieurs dames et de princesses chinoises; puis un peu plus tard l'empereur fit son apparition, entouré de ses mandarins.

L'impératrice prit place à côté de l'ambassadrice des États-Unis, et derrière elle se tinrent debout la femme du prince Tsin et la nièce de l'empereur. Quant à celui-ci, il resta immobile entre les deux tables sur lesquelles le déjeuner était servi, et il ne remua pas de sa place durant le repas, observant curieusement les invitées l'une après l'autre.

L'impératrice, pour exprimer sa bienveillance, ouvrit le déjeuner par un acte de *courtoisie exquise*; elle

rompit un petit pain chinois en plusieurs morceaux, en trempa un dans une sauce noire, épaisse, ressemblant à du cirage liquide, et le plaça elle-même dans la bouche de l'ambassadrice des États-Unis, qui l'avala sans réussir à dissimuler son effort. La souveraine témoigna la même condescendance aux ambassadrices d'Espagne et du Japon. Quant aux dames assises plus loin d'elle, l'impératrice leur adressa les morceaux de pain trempés par la princesse, une jolie personne portant sur la tête un bonnet de martre tout couvert de perles.

Mme V. Skaïa eut de la peine à faire bon accueil à son morceau, car le goût de la sauce lui parut plutôt désagréable. Néanmoins elle se leva, salua l'impératrice et dit en chinois :

— *Se-se khouantoïkhoou* (Merci, Majesté).

Évidemment l'impératrice fut flattée d'entendre ce remerciement en sa langue, et aussitôt elle envoya un second morceau toujours trempé dans la même sauce noire. Cette fois, Mme V. Skaïa se contenta de saluer, de crainte d'être honorée d'un troisième morceau. Le service de la table était fait par les jeunes filles qui avaient reçu les Européennes à leur arrivée. Elles sont désignées sous l'appellation charmante de « papillons de cour » et, en effet, elles froufroutaient gracieusement autour des convives, mettant avec de minuscules bâtons, sur des assiettes en miniature, les mets les plus choisis que la cuisine chinoise puisse offrir, à commencer par des nageoires de requins pour finir par des nids d'hirondelles. Pourtant les dames, mises en méfiance par cette cuisine exotique, touchaient à peine aux plats; elles se rattrapaient sur le champagne. L'impératrice tenait toujours la main de Mme Congers et répétait que désormais la paix entre l'Europe et la Chine ne serait plus troublée; elle éleva haut sa coupe de champagne et dit :

— Je formule le vœu que le parfait bonheur nous visite toutes!

Le déjeuner dura vingt minutes, et l'empereur passa ce temps debout et immobile. Il ne bougea pas davantage, lorsque l'impératrice se retira; mais, à cet instant précis, la première de ses femmes, la jeune impératrice Khouan-Khoou, entourée d'une longue suite de dames de la cour, richement vêtues et fardées, vint se placer à ses côtés. Après avoir reçu les révérences des dames européennes, auxquelles elle répondit gauchement, elle sortit en suivant l'empereur, qui se retira rapidement. Les Européennes revirent une dernière fois l'impératrice mère dans le salon aux panneaux de jaspe, où elles prirent congé de la souveraine en se confondant en révérences. Aussitôt les papillons de cour s'emparèrent des visiteuses, leur offrirent du thé dans de mignonnes tasses, les enveloppèrent dans leurs manteaux et les reconduisirent à leurs litières.

Ainsi se termina la tragédie sino-européenne. Les lamentations et les sanglots de l'impératrice à l'audience des dames européennes et le toast de paix prononcé par elle, quand elle leva sa coupe de champagne à ce déjeuner historique, attestent sa bonne foi. Seulement depuis, dans l'espace de quelques semaines, nous avons vu surgir l'accord anglo-japonais et la note franco-russe, et j'ai bien peur que le drame de Pékin n'ait un épilogue.

MICHEL DELINÈS.

L'Expédition du Dr Charcot au Pôle sud.

Nous avons annoncé, il y a quelque temps, que le Dr Charcot allait entreprendre une fort intéressante expédition dans les régions polaires arctiques; une brusque décision du Comité vient de modifier complètement le plan de cette expédition. C'est vers le pôle sud qu'elle se dirigera.

En effet, le Comité de patronage de l'expédition, a adopté le procès-verbal suivant :

« Devant les importants résultats qui viennent d'être communiqués aux sociétés savantes d'Europe et qui ont été obtenus dans l'Antarctique par l'expédition anglaise d'une part et par l'expédition suédoise d'autre part, et devant le grand effort tenté simultanément dans ces régions par l'Angleterre, l'Écosse, l'Allemagne et la Suède, le Comité de patronage de l'expédition Charcot émet le vœu que la France s'associe *sans retard* à ce grand mouvement scientifique qui promet d'être si fécond en résultats.

« Si, n'hésitant pas devant le surcroît de fatigues, de dangers et de temps qui leur est imposé, le Dr Charcot et ses collaborateurs abandonnent leur expédition dans le nord pour adopter ce nouveau programme, ils auront droit à la reconnaissance du monde scientifique et de la France.

« L'expédition devra gagner la Terre de Feu, et, de là, se diriger vers la terre Alexandre Ier.

« Le pôle Sud se trouvera ainsi attaqué du côté de la terre Victoria par les Anglais, de la terre d'Enderby et de Kemp par les Allemands, de la mer de Weddel par les Écossais, du détroit de De Gerlache par les Suédois et enfin par les Français du côté de la terre Alexandre Ier.

« Cette expédition devra se livrer à des explorations sur le continent antarctique et à des recherches scientifiques portant sur l'océanographie, la géographie et toutes les branches de la zoologie. »

Dans l'esprit de M. Charcot et dans celui de son collaborateur, M. de Gerlache, qui a fait flotter avec tant d'éclat le pavillon belge dans les régions antarctiques, l'expédition polaire arctique n'était que le prélude d'une expédition antarctique; c'est donc avec enthousiasme que tous deux ont accepté la proposition du Comité, et leurs collaborateurs ainsi que l'équipage, ont ratifié cette décision.

Il s'agit maintenant d'une expédition autrement longue et autrement dangereuse que celle projetée tout d'abord; mais ce n'est pas tout, et de ce chef une somme un peu plus importante sera nécessaire pour achever les préparatifs de l'expédition, dont le départ ne sera retardé que de quelques semaines.

Nous ne doutons pas que, l'émulation patriotique s'en mêlant, M. Charcot ne complète rapidement sa souscription, et nous faisons tous nos vœux pour le succès d'une expédition qui va reprendre la route tracée jadis par Dumont d'Urville.

Une Excursion à Oujda.

La ville marocaine d'Oujda est tombée aux mains des rebelles; l'oncle du sultan et les fonctionnaires de la ville se sont enfuis vers la frontière algérienne. C'est une nouvelle et importante péripétie du drame qui semble se jouer au bénéfice du prétendant. Un de nos correspondants nous communique le récit d'une excursion qu'il fit récemment à Oudja.

On n'ignore pas que dans ce vaste empire du Maroc, l'autorité du sultan est loin d'être partout reconnue. On le divise en territoire soumis : le blad el Maghzen, et en territoire indépendant : le blad es Soba. Les Berbères forment la majorité des indigènes insoumis, les Arabes celle des soumis.

Oujda est située à 27 kilomètres de Lalla Marnia, la dernière petite ville française de l'ouest oranais. Elle appartient au Riff, région insoumise; mais à la suite d'expéditions faites dans le but de piller des tribus connues par leurs richesses, plutôt que pour affermir une autorité toujours contestée; ou devant les menaces que fait courir le voisinage de l'étranger, de l'Européen, quelques parties de ce Riff ont été conquises. Telle est la plaine d'Oujda. Le sultan y a son représentant, gouverneur de province, l'amel. Mais cette autorité ne va guère au delà du mur d'enceinte de la ville. Et c'est surtout nous, par le bureau arabe de Lalla Marnia, qui exerçons une certaine influence sur les tribus environnantes, à la suite des transactions commerciales qu'entraîne le marché de Lalla Marnia, très fréquenté par ces tribus.

INTÉRIEUR DE LA VILLE.

LE MINARET D'OUJDA.

D'après des photographies de M. Le Mire.

Depuis l'expédition dirigée par le général de Martimprey, en 1859, contre les Beni Snassen et nécessitée par l'agitation qui s'était produite dans cette région, rien n'est venu troubler les relations avec la France; les rapports entre l'amel du sultan et le bureau arabe de Lalla Marnia sont empreints du caractère de bon voisinage. Aux termes du protocole, signé au mois de juillet 1901, le commissaire français chargé des litiges de frontière pourra aller librement et séjourner à Oujda, tandis que le commissaire marocain pourra aller librement à Lalla Marnia.

Oujda est une ville accessible aux Européens. La situation est donc toute différente du Figuig, qui a bien un représentant du sultan, un kaïd, mais qui est fermé à l'Européen.

Si dans tout le territoire, compris entre Duveyrier et Djenan-ed-Dar, la sécurité est toute relative, des bandes de pillards marocains attaquant les caravanes et séjournant à proximité des points occupés, afin de combiner des attaques de nuit, elle est du moins à peu près complète dans la région d'Oujda. Le spahi, qui m'accompagnait, était un guide plutôt qu'un auxiliaire dans l'éventualité d'une attaque.

La piste de Marnia à Oujda traverse des champs d'orge. On est assourdi par les cris stridents des Arabes commis à la protection des récoltes. C'est le moyen d'éloigner les oiseaux pillards. Et quand une bande vient s'abattre à proximité des veilleurs, ils lancent une pierre à l'aide d'une fronde. A ces champs succèdent des terrains, rappelant la région des Hauts Plateaux.

On aperçoit de loin les murs d'enceinte crénelés de la ville....

Je me présente à l'amel, qui s'excuse de ne pouvoir m'offrir la diffa, devant sortir pour le service; effectivement je le vois passer, quelques instants après, à cheval, suivi de cavaliers avec cette coiffure particulière au soldat marocain : le fez rouge pointu; les uns sont montés sur des chevaux, d'autres sur des mules, avec la housse rouge. L'ensemble de cette escorte est minable. L'habitation de l'amel est à l'avenant : le pavillon en plein air, où il offre la diffa, la tenue des jardins, les pans de mur lézardés, donnent une idée du médiocre état des finances du gouvernement chériffien.

Dans la cour, deux petits canons de montagne en bronze.

L'amel me donne un de ses gens pour m'accompagner dans la visite de la ville. Le Marocain du blad est généralement pieds nus et tête nue; les gens de l'amel portent un turban sans calotte, qui laisse voir le crâne soigneusement rasé.

Mon guide écarte brusquement les indigènes sur les pas du Roumi : le Berbère a un air brutal, qui n'a rien de menteur. Pendant que je chevauchais sur la piste d'Oujda, un groupe de Marocains se dirigeaient

vers nous, agitant fiévreusement leurs matraques. Un dialogue très animé s'engage avec mon spahi; je surprends l'expression « balek » qui signifie : prends garde. La vue du Roumi ne leur inspirait pas des intentions aimables, et le correctif était dans la vue de la carabine du spahi.

Le Marocain étant méfiant, on m'avait recommandé d'apporter une certaine réserve à l'emploi de mon appareil photographique. Je me borne à prendre quelques vues d'ensemble, du haut d'une terrasse d'un particulier et dans la cour de l'amel.

La ville est vite vue : le minaret, dont la tour haute est la seule saillie qui dépasse le niveau des terrasses; un marché très bruyant. On est tout étonné d'entendre parler français dans les Souks : c'est que le commerce est en grande partie entre les mains des légionnaires déserteurs.

Ici le thé à la menthe remplace le « caoua », café arabe.

Une heure après mon arrivée, je mets le pied à l'étrier pour rentrer sans arrêt à Lalla Marnia. Quand je braque mon appareil de photographie sur les gens qui tiennent nos chevaux, ils sont sur le point de les abandonner pour se dérober. Je les rassérène en leur disant qu'ils auront leur photographie à Paris. Ça se termine par un gros éclat de rire. Pendant ce temps, un nègre tenait la carabine du spahi et ne pouvait se lasser de la contempler.

C'est à 10 kilomètres de Lalla Marnia, dans un frais vallon, que se trouvent les tentes des spahis, vivant en smala. Un grand cercle de tentes en poil de chameau, des enfants, des troupeaux aux abords des champs qu'ils cultivent. Tout près, la caserne, où sont logés les officiers, les contingents français et tous les chevaux.

J. Le Mire.

Théorie nouvelle de la Formation des Atolls.

*Le cyclone du mois de janvier qui, en s'abattant sur nos possessions de l'océan Pacifique, a si diversement traité les îles de la Société et les îles Tuamotu dont la constitution géologique est différente, a attiré l'attention sur cette forme spéciale d'îles ou d'îlots qu'on désigne sous le nom d'*atolls. *Nous exposons ici la plus récente hypothèse sur la formation de ces curieux récifs.*

Le mot *atoll* est l'expression dont se servent les indigènes des îles Maldives et des îles Laquedives (océan Indien), pour désigner les îlots, les récifs et les chaînes de récifs constitués par la croissance et l'émersion des coraux et des madrépores.

Ce terme a été introduit dans la science, pour désigner plus particulièrement les récifs coralliens *annulaires* entourant une lagune centrale, et les distinguer des *récifs frangeants*, qui s'élèvent le long d'un littoral, et des *récifs barrières*, qui surgissent parallèlement à un littoral, mais à une certaine distance.

Ch. Darwin est le premier qui ait conçu et développé, en 1842, une théorie d'ensemble de la formation de ces divers types de récifs coralliens, théorie qui a été admise à peu près sans conteste par la science pendant plus de quarante ans.

Cette théorie était fondée, à la fois, sur les mœurs des zoophytes constructeurs de polypiers, et sur les mouvements géologiques des fonds marins sur lesquels reposaient ces polypiers.

En effet, les zoophytes constructeurs ne prospèrent pas au delà d'une certaine profondeur sous-marine. Ils commencent donc à construire leurs édifices dans la limite de cette profondeur, et par conséquent, d'une manière générale, contre un rivage océanique, soit continental, soit insulaire. Ils forment alors les récifs dits *frangeants*. Qu'il se produise un lent affaissement du fond sur lequel repose la base des polypiers, les zoophytes immergés à une profondeur excessive, mourront, mais le polypier continuera à vivre et à s'accroître par le haut. D'autre part, il se formera un chenal immergé de plus en plus profond, et de plus en plus large, entre la chaîne de récifs et le littoral. Le *récif frangeant* se sera transformé en *récif barrière*.

Supposons enfin qu'une île entourée de semblables récifs s'affaisse lentement au point de disparaître complètement. Les polypiers, continuant à élever leurs assises, formeront une couronne annulaire émergée, au milieu de laquelle il ne restera plus qu'une lagune : ce sera un *atoll*.

Comme on le voit, cette théorie, très ingénieuse, expliquait toutes les formes de constructions coralliennes d'une manière simple et logique.

Elle fut généralement adoptée. Toutefois, Dana formula quelques objections, tendant à démontrer que la théorie était loin d'être d'une aussi constante application. Sir John Murray, Agassiz, d'autres encore, observèrent un si grand nombre de faits contraires à la théorie, que celle-ci, successivement modifiée, est aujourd'hui complètement abandonnée.

Mais, tout en se rendant compte que la théorie darwinienne n'était pas admissible, les savants qui avaient tant contribué à la renverser éprouvaient quelque difficulté à la remplacer par une explication satisfaisante. De nouveaux travaux d'un savant anglais, M. Stanley-Gardiner, d'une part, et d'un savant américain, M. Alexandre Agassiz, d'autre part, viennent d'apporter à cette intéressante question de précieux documents.

Ces deux observateurs ont choisi le même terrain d'étude, celui qui présente les formes les plus variées de récifs coralliens, c'est-à-dire les archipels des Maldives et des Laquedives.

M. Stanley-Gardiner a constaté que, contrairement à la théorie darwinienne, l'archipel des Maldives a éprouvé, non un affaissement, mais au contraire, un léger soulèvement, reconnu aussi par M. Agassiz.

Celui-ci a jeté une grande lumière sur la question, en observant comment se forment les récifs de coraux, ce qui était facile dans cette région où ils pullulent. Généralement, les récifs coralligènes de l'archipel débutent à une profondeur de 30 mètres, mais il y a aussi de petits atolls qui s'élèvent d'une profondeur de 45 à 55 mètres, et M. Agassiz a même dragué des

coraux constructeurs (millépores) *vivants*, à une profondeur de 71 mètres.

Ce même savant a pu observer des récifs à toutes les phases de leur croissance, depuis l'embryon s'élevant de 9 à 10 mètres au-dessus du fond, jusqu'aux récifs à fleur d'eau ou émergés. Leur forme n'est pas nécessairement circulaire. Elle est déterminée par la topographie du fond.

Dès que le sommet des récifs a atteint la surface de la mer, il constitue un abri sous le vent duquel se développent des barres de sable et de débris divers, qui s'accroissent rapidement et qui finissent par constituer des îlots et même des îles. Les îles suffisamment rapprochées les unes des autres ne tardent pas à être, à leur tour, réunies entre elles par la croissance graduelle de bases sableuses.

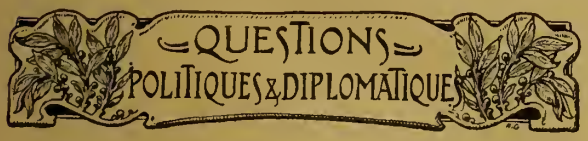
Les atolls annulaires ne se forment pas autrement. Ce sont d'abord des récifs en forme de croissant. Les sables s'accumulent à l'extrémité des deux pointes du croissant, et finissent, en se réunissant, par constituer un anneau fermé entourant une profonde lagune. La transformation d'une île en forme de croissant en un atoll annulaire peut s'effectuer très rapidement. Ainsi Rodularmandu, aujourd'hui atoll parfait, était incomplète il y a soixante-dix ans.

Il a été constaté que les récifs s'installent sur une base quelconque, pourvu qu'elle soit à une profondeur convenable. Ce sont les circonstances locales qui déterminent ensuite leur développement sous la forme de récifs frangeants, d'atolls ou de récifs barrières.

Observation importante, parce qu'elle signale une transformation en sens inverse de celle que Darwin avait supposée : des atolls annulaires peuvent avoir leur lagune centrale comblée, transformée en île, et devenir, par cela même, des récifs frangeants.

Enfin, les courants océaniques, modifiés dans leur trajet par la formation des atolls, influent aussi, de leur côté, sur les variations de forme de ces derniers. Tous les récifs coralliens des Maldives sont d'âge récent, et aucune trace de roche en place n'a pu y être observée, ce qui réduit à néant toute hypothèse d'affaissement.

En résumé, il ne reste rien de la théorie de Darwin.



En Pays vaudois : le Centenaire de l'Affranchissement.

Le pays de Vaud a célébré dernièrement le premier centenaire de son entrée dans la Confédération Suisse, à titre de canton autonome. C'est en 1798 que les Vaudois, sujets des Bernois, ont secoué le joug et proclamé à Lausanne la République Lémanique; mais c'est cinq ans après, que le canton de Vaud a pris place, état libre et souverain, dans la Confédération. Cet anniversaire a été commémoré par toute la région, avec un vif éclat.

A Lausanne se tint la grande fête officielle ; mais toutes les villes vaudoises, tous les villages vaudois, ont pavoisé, dressé des arcs de triomphe, organisé des cavalcades et des divertissements populaires. Le canon a tonné, les cloches ont carillonné, les feux de joie sur la montagne ont brillé « pour la patrie et pour la liberté », suivant la belle devise, qui se lit sur tous les murs.

La note ironique n'a pas manqué. Les Vaudois se sont un peu moqués de leurs anciens seigneurs et maîtres, les Bernois. On a, naturellement, à l'occasion de ce centenaire, créé plusieurs séries nouvelles de cartes postales. Parmi ces cartes inédites, plusieurs représentent l'ours bernois, inquiet, car il reçoit à l'improviste, dans son épaisse fourrure, des courants d'air désagréables, tels que les principes de 1789, la prise de la Bastille, etc. D'autres nous le montrent déménageant du pays vaudois et poussant devant lui, sans gaieté, la charrette qui contient son ménage. D'autres le font voir surpris de ne plus trouver, dans Lausanne, la place du Gouvernement. Ce n'est pas tout. Dans les cortèges mêmes, l'ours bernois a figuré en postures variées, mais point triomphales. C'est la revanche inoffensive d'une longue période de servitude.

Car le pays vaudois a été vraiment asservi par l'aristocratie bernoise. Berne gouvernait au moyen de ses « baillis ». Le bailli bernois était tout puissant. Les pouvoirs administratifs, judiciaires, militaires, se trouvaient concentrés dans ses mains. Il pressurait le peuple, et se faisait attribuer des « cadeaux » considérables. L'impôt pesait très lourdement sur le pays de Vaud, et le produit de l'impôt, au lieu de servir à des améliorations locales, allait remplir les caisses de Berne. Non contente de fouler les Vaudois, Berne, qui les tenait en médiocre estime, les jugeant légers, frivoles, trop avides de plaisirs, Berne les « moralisait » par toute une législation somptuaire et rigoriste. On cite un certain édit de 1728 — il ne se perd pas dans la nuit des temps — qui interdit aux Vaudois le port des bijoux précieux, des dentelles, des broderies, qui proscrit les « bals de nuit », et va jusqu'à défendre aux garçons de noce d'offrir à leurs demoiselles d'honneur des bouquets, des gants ou des rubans.

Cela n'empêche pas Bernois et Vaudois d'être aujourd'hui d'excellents confédérés. La liberté helvétique réconcilie dans une amitié solide, durable et définitive, des populations qui, naguère, se trouvaient ou bien séparées par des haines de religion, ou bien dans des rapports de dépendance et d'hégémonie qui, à l'ordinaire, ne préparent pas ceux qui les subissent ou en profitent, à s'aimer et à s'entr'aider. Très jaloux de leur indépendance cantonale, si fraîchement conquise, les Vaudois n'en font pas moins, au lien fédéral, les sacrifices nécessaires, et il les font d'un cœur content.

Le R. P. Piolet et H. Noufflard. — *L'Empire colonial de la France. — La Réunion. — Mayotte. — Les Comores. — Djibouti.* Préface de M. Chailley-Bert avec illustrations de M. L.-G. Courtellemont. Un volume in-4°. Paris, Firmin-Didot, 56, rue Jacob.

Météorologie pratique. — Le Vent.

CAUSES DU VENT

Le vent, tout le monde le sait, n'est pas autre chose que de l'air en mouvement.

La cause prédominante du vent doit être cherchée dans les différences de température qui existent toujours à la surface du globe et dans l'atmosphère. Une expérience très intéressante, due à Franklin, peut montrer à tous les productions de courants aériens déterminés par une différence de température entre deux lieux voisins. Elle consiste à entr'ouvrir, en hiver, une porte qui fait communiquer deux chambres, l'une froide, l'autre bien chauffée. Il se produit aussitôt un double courant d'air qu'on rendra bien sensible à l'aide de la flamme d'une bougie. Voici comment celle-ci se comportera : si on la place vers la partie supérieure de l'ouverture de la porte, la flamme s'inclinera fortement de la chambre chaude vers la chambre froide; au contraire, la flamme s'inclinera de la chambre froide vers la chambre chaude, si on place la bougie à la partie inférieure de la porte. Vers le milieu, la flamme se maintiendra dans sa position normale, c'est-à-dire verticale.

Cette expérience met donc bien en évidence l'existence de deux courants opposés : l'air de la chambre chauffée, plus léger, pénètre en s'élevant dans la chambre froide, tandis que l'air plus dense de celle-ci s'écoule par en bas pour le remplacer. Si les deux chambres avaient rigoureusement la même température dans toute leur masse, la flamme se maintiendrait bien verticale dans toutes les positions.

Dans l'atmosphère ce phénomène se reproduit en grand, mais de la même façon. Entre deux lieux ayant une différence de température — et par suite de pression atmosphérique — on observe l'existence d'un courant aérien sous forme de vent. Si par exemple, au-dessus d'un lieu, la température est plus élevée qu'au-dessus d'un autre, il se produit un courant ascendant dans un sens, puis descendant dans le sens opposé.

La distribution des pressions s'effectue alors ainsi : à une certaine hauteur il y a un plan neutre, plan *horizontal* où la pression est la même partout; au-dessus de ce plan, les surfaces d'égale pression sont inclinées dans un sens; au-dessous du plan neutre, au contraire, les surfaces d'égale pression sont inclinées dans le sens opposé.

Remarquons immédiatement que dans l'atmosphère les mouvements ascendants ou descendants sont toujours très petits, par rapport à ceux qui se produisent suivant l'horizontale.

Les ruptures d'équilibre dans le sein de l'atmosphère occasionnant le vent, peuvent être encore produites par une raréfaction de l'air due à une précipitation de la vapeur d'eau. Le vide ainsi formé donne lieu à un appel d'air plus ou moins important, mais qu'on peut facilement constater, après une pluie abondante ou un orage par exemple.

Le vent peut encore avoir pour causes l'état spécial des lieux, déterminé par la nature du sol, l'état hygrométrique, la végétation, l'altitude, etc.

ÉLÉMENTS DU VENT. DIRECTION

Les éléments du vent que l'on constate et mesure généralement sont : la *direction*, la *vitesse*, la *force* ou *intensité*.

La direction du vent s'entend toujours de celle du point de l'horizon *d'où il souffle*.

Ce mouvement de transport des couches de l'air peut se faire dans un sens ascendant ou descendant, oblique ou horizontal. Mais il est presque toujours très voisin de la direction horizontale : aussi en météorologie ne considère-t-on généralement par direction du vent, que la composante horizontale des mouvements aériens.

On a l'habitude de rapporter la direction du vent aux quatre points cardinaux et aux points intermédiaires que tout le monde connaît, en prenant bien entendu le nord géographique et non le nord magnétique.

Depuis le Comité international météorologique de Vienne, il est convenu de désigner toujours en abrégé l'ouest par la lettre W et non O, afin d'éviter la confusion avec le mot est en allemand (*ost*).

Quand on donne la direction du vent, il y a lieu de spécifier si c'est celui observé à terre ou celui observé dans la direction des nuages. C'est qu'en effet, presque toujours, le vent à terre ne souffle pas dans la même direction que celui qui transporte les nuages. Et pour ces derniers, il faut même considérer quelquefois les courants divers qui animent différentes couches superposées.

ANÉMOSCOPES. GIROUETTES

On observe la direction du vent, *à la surface de la terre*, à l'aide des girouettes. Pour donner des indications exactes, les girouettes doivent satisfaire à un certain nombre de conditions. D'abord elles doivent être installées à une hauteur suffisante pour n'être pas contrariées par les remous qui existent au voisinage des édifices, des arbres, etc. Il faut absolument qu'elles soient d'une très grande mobilité, qu'elles puissent tourner librement autour d'un axe d'une verticalité parfaite. La partie plane de la girouette ne doit pas être constituée, comme on le voit cependant sur presque toutes les girouettes, par une seule lame de tôle, mais bien par deux lames verticales, faisant entre elles un angle de 20 degrés environ et ayant pour contre-poids une flèche. La tige qui supporte les lames et la flèche doit présenter à sa partie inférieure un disque horizontal reposant sur des galets ou mieux des billes métalliques ou en agate.

La double lame de la girouette donne plus de stabilité et empêche les oscillations trop fortes et trop fréquentes, qu'on observe dans les bourrasques, lorsque la lame est unique.

Afin de donner plus de précision aux observations, ainsi que pour rendre celles-ci plus faciles pendant la nuit, on prolonge suffisamment la tige pour lui faire traverser le toit de l'édifice et on adapte à son extrémité inférieure une longue aiguille se mouvant au-dessous d'un cadran circulaire tracé sur le plafond.

Tout le monde n'a pas à sa disposition une girouette, et surtout une bonne girouette pour observer le vent. Principalement en voyage, il est utile d'improviser sur le champ un appareil capable de donner de bonnes indications. Aussi indiquerons-nous ici un moyen très simple et très précis pour obtenir la direction du vent, à la surface de la terre ou à une faible hauteur. Il suffit d'attacher au bout d'une tige longue et flexible, un simple ruban de soie noire de 0^m02 ou 0^m03 de largeur et de 0^m50 de longueur. On place le tout sur le faîte d'une maison ou d'un arbre très haut.

Pour observer la direction du vent à des hauteurs plus grandes, dans l'atmosphère, on a recours par un ciel clair, à des petits ballons plus ou moins lestés, de façon qu'ils atteignent différentes altitudes. On pourra alors déterminer l'altitude à chaque observation, à la condition d'avoir un aide observant au même moment à l'autre extrémité d'une assez grande base connue. En employant les procédés ordinaires de triangulation, on calculera aisément la hauteur du ballon. On observera plus exactement la marche suivie par le ballon, en visant celui-ci à l'aide du *miroir à nuages*.

Le miroir à nuages sert à déterminer la direction suivie par les nuages; il indique, par conséquent, le vent qui les anime. On appelle ainsi une plaque circulaire de verre noir, placée bien horizontalement, divisée en degrés et préalablement bien orientée. Sur le bord de ce miroir est une tige verticale surmontée d'un œilleton. On déplace la tige et l'œilleton, de façon que l'œil, placé derrière l'œilleton, aperçoive au centre du miroir l'image d'un point bien caractéristique du nuage. Alors, sans déplacer la tige et l'œilleton, on observe le déplacement de cette image, et on note la division du cercle par laquelle elle sort du miroir. La division opposée donne la direction d'où vient le nuage.

Si l'on voulait directement, à l'œil nu, déterminer la direction suivie par les nuages, il faudrait d'abord bien connaître l'orientation du lieu où l'on se trouve, puis suivre ces nuages le plus près possible du zénith.

(*A suivre.*) F. Quénisset.

L'Ile de Djerba (Sud tunisien).

Cette grande île où Ulysse se trouva, dit-on, aux prises avec les Lotophages, est assez négligée des touristes en raison de sa réelle difficulté d'accès. Cependant, sa beauté, ses industries, sa couleur locale toute particulière et la prodigieuse chaussée romaine qui la relie au continent, compenseraient amplement les fatigues du voyage, sans compter l'intérêt tout particulier de la mer de Bou-Grara, grâce à laquelle Djerba peut être un jour appelée à jouer un rôle prépondérant dans le Sud tunisien.

L'ile de Djerba[1] forme une sorte de quadrilatère de 30 kilomètres du nord au sud et de 32 de l'est à l'ouest. Elle a environ 160 kilomètres de côtes et se trouve à la limite sud-est du golfe de Gabès, que les anciens appelaient la petite Syrte.

Du pont des navires qui y font escale à deux lieues en mer, à cause de ses hauts-fonds, l'île très basse apparaît comme une touffe de palmiers pointant au ras des flots. La masse imposante du Bordj-El-Kebir, vieux fort espagnol en ruines, se détache nettement à gauche, et sa ligne de verdure est pointillée de quantité de petites « koubbas » blanches, monuments funéraires en forme de coupole. Le « Touache » qui m'y amène, venant de Tripoli, le matin du 16 avril 1902, est bientôt accosté et pris d'assaut par une horde de forbans, lesquels s'emparent aussitôt de la poste, de ma personne et de ma malle pour, simplement, les conduire à terre. Grâce au vent arrière qui enfle les voiles de notre mahonne, le trajet est accompli en quarante minutes, après avoir franchi, sur des fonds de moins de 2 mètres, d'une transparence de cristal, plusieurs lignes de pêcheries constituées en « madragues » ou barrages formés de branches de palmier.

HOUMT-SOUK, CAPITALE DE DJERBA.

Photographie Gobillot, Tunis.

Dans ces hauts-fonds, qui s'étendent très loin et forment autour des côtes une barrière infranchissable pour les navires d'un certain tonnage, on a, paraît-il, relevé des traces de ruines romaines; s'il en est ainsi, une partie de l'île a été submergée à une époque assez récente. Or MM. Renou et Pomel nous ont appris que ce littoral méditerranéen s'est affaissé depuis l'antiquité, ce qui pourrait expliquer pourquoi les dimensions de Djerba sont inférieures à celles que les anciens nous ont laissées de Meninx; de plus, comme l'a fait ingénieusement remarquer M. le commandant Brulard[1], ces dimensions, indiquées par Scyllax et Pline, correspondraient assez exactement à la ceinture des hauts-fonds de Djerba, tout en reproduisant les contours de la Meninx antique.

1. Primitivement *Meninx*, puis *Girba*, à dater du IIIe siècle : « In insula Meninge quæ nunc Girba dicitur. » (Aurelius Victor. *Histoire des Césars*).

1. *Monographie de l'île de Djerba*, par A. Brulard, lieutenant au 24e bataillon de chasseurs, Besançon. Ch. Delagrange, 1885.

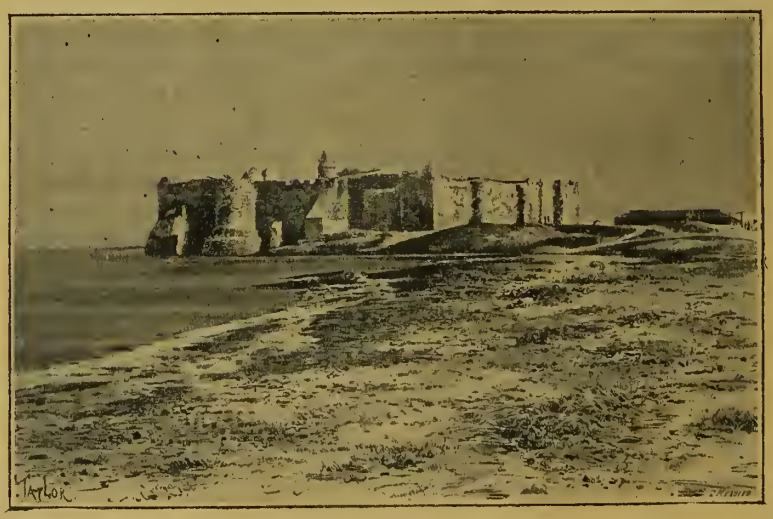
Le point où l'on débarque est Houmt-Souk[1] (lieu du marché), simple bourgade franco-arabe qui est, cependant, l'agglomération la plus importante de l'île et lui sert de capitale.

De la douane, au pied de laquelle on débarque, à l'aide d'un apponcement de 30 mètres, on y parvient au bout de quelques minutes de marche au milieu du décor le plus oriental qui se puisse imaginer.

ENTRÉE D'HOUMT-SOUK, EN VENANT DU DÉBARCADÈRE.

Photographie Gobillot, Tunis.

Dans une plaine sablonneuse où poussent quelques rares touffes d'herbes, sont disséminées çà et là, aveuglantes de blancheur, une multitude de petites koubbas demi-sphériques, entremêlées de minarets, de plantes grasses et de hauts palmiers. Cet espace relativement étroit renferme assez de motifs pour captiver un peintre pendant plusieurs mois. La nécropole une fois franchie, on entre dans le bourg, dont la principale attraction est le marché qui se tient deux fois la semaine, le lundi et le jeudi, avec son grouillement confus, l'étrangeté des types et des denrées. De même qu'à Tripoli, c'est encore là que peuvent parfois se faire, à très bon compte, les trouvailles d'armes anciennes que l'on vous vend si cher dans les « souks » de Tunis. La quantité de tromblons de fabrication espagnole est inimaginable; ils sont parfois ornés d'incrustations fort belles et les Djerbiens, maintenant, ne s'en servent plus guère que les jours de noces, pour tirer des salves. Le territoire de Houmt-Souk, siège du « khalifalik » et du contrôle civil, possède 7 500 habitants, dont 150 Français, 600 Grecs, 800 Maltais et Italiens, 3 450 Musulmans et 2 500 Israélites. Le commerce local y est alimenté par les trois principales industries de l'île, qui sont : la pêche des éponges, les laines, les couvertures si réputées de Djerba et les étoffes confectionnées par de nombreux tisserands; enfin les poteries, qui trouvent leur débouché dans tout le Sud méditerranéen.



VUE DU BORDJ EL-KEBIR (VIEUX FORT ESPAGNOL).

D'après une photographie communiquée par M. S. Reinach.

Les éponges, auxquelles l'île doit une partie de sa renommée, ne sont récoltées que de février à fin avril et un peu en septembre, n'étant visibles que lorsque les plantes marines, parmi lesquelles elles croissent, ont dépouillé leurs feuilles au déclin de la saison chaude. Cette pêche se fait à l'aide du miroir et de tridents. On harponne ainsi, jusque par des fonds de 10 à 12 mètres, quand la limpidité de l'eau le permet, toute éponge entrevue. L'usage du miroir, qui semble avoir été importé par les Siciliens, est aussi simple qu'ingénieux : lorsque l'opacité de l'eau provient des rides occasionnées par le vent, les pêcheurs enfoncent légèrement dans la mer un cylindre creux en fer-blanc, de la grandeur d'un seau de toilette et fermé en bas par une glace transparente. De cette façon, du côté ouvert, on peut très nettement distinguer tous les détails du fond.

Mais dans ces parages, l'éponge est souvent invisible, cachée sous les roches ou dissimulée par l'épanouissement des algues qui tapissent le vaste plateau sous-marin du golfe de Gabès; alors les pêcheurs arabes, réunis par petits groupes, plongent de leur barque, chacun à leur tour, un filet à la ceinture et un poignard entre les dents pour se défendre contre les requins.

Malgré sa grossièreté relative, l'éponge *djerbi*

1. *Houma, houmt, houmet,* veulent dire : lieu habité; il est intéressant de les comparer avec les mots *homme, hommet, home* et *heim,* qui avaient la même signification, les deux premiers en normand, le troisième en anglais et le quatrième en allemand. Seraient-ils donc d'origine vandale?

n'en est pas moins fort recherchée pour sa solidité; elle vaut de 10 à 15 francs le kilogramme et sa vente s'élève annuellement à près de 400 000 francs[1].

Au contact de l'air, l'éponge noircit et, faute d'un lavage spécial, se putréfierait très vite. Après avoir été nettoyée et séchée au soleil, on l'envoie en France où, avant d'entrer dans le commerce, elle subit une préparation définitive qui lui donne cette teinte jaune sous laquelle nous la connaissons.

La pêche des poulpes occupe aussi une partie de la population côtière, pour laquelle elle est une ressource très réelle. Afin de capturer cette horrible araignée de mer, la pieuvre, les indigènes spéculent sur son mode de chasse, qui est l'affût. Ils vont donc à marée basse[2], disposer en ligne, au milieu des algues, jusqu'à des profondeurs de près d'un mètre, des embuscades grossières faites de pierres et de branchages.

Le poulpe trouvant, à marée montante, ces retraites toutes préparées, s'y tapit pour attendre au passage sa proie, qu'il harponne au moyen de ses tentacules et suce avec ses ventouses.

Mais son triomphe n'est que de courte durée, car à la basse mer suivante, le pêcheur revient qui s'en empare et le tue après lui avoir fait subir une longue et cruelle agonie : « Tout d'abord, on *décapuchonne* le gélatineux animal, c'est-à-dire qu'on lui enlève une sorte de membrane dure qu'il a sur la tête; puis, le saisissant par le haut du corps, on le frappe vigoureusement contre terre environ cent cinquante fois de suite, de manière à attendrir le plus possible sa chair en achevant de le tuer.

« Ce *battage* terminé, on *malaxe* le poulpe en lui imprimant un mouvement léger de va-et-vient en même temps qu'on le comprime fortement sur le sol; pareille opération a pour but de lui faire dégorger la plus grande partie de l'eau qu'il contient. On le *dessèche* enfin complètement en le suspendant à une corde tendue au soleil. Il est inutile de saler les poulpes, car l'évaporation de l'eau de mer dont ils sont encore imprégnés à la fin des opérations précédentes, laisse dans leur chair assez de sel pour en assurer la conservation[3]. »

Lorsque la pêche à pied est rendue impossible par la profondeur de l'eau ou les courants, on se sert d'un long grelin auquel sont attachées, de place en place, de petites gargoulettes percées aux deux bouts et dans lesquelles se réfugient les pieuvres. On n'a plus qu'à relever cette ligne de temps en temps pour capturer les mollusques.

1. Cf. *Annuaire de Sfax et du Sud tunisien*. 1901, p. 242. Sfax. Imprimerie de la « Dépêche ».

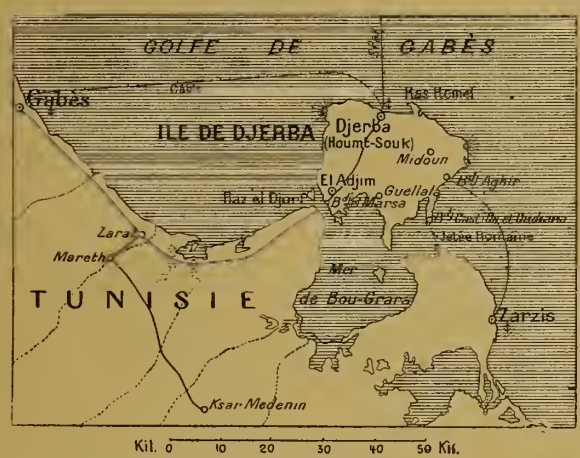
2. Il y a sur ces côtes des marées assez sensibles, compensées par celles de l'Adriatique.

3. *Le golfe de Gabès en 1888*, par Jean Servonnet et le Dr Fernand Lafitte. Paris. Challamel.

C'est surtout la Grèce qui consomme le plus de poulpes séchés; le peuple en fait sa nourriture principale en temps de carême.

Quant aux couvertures de laine qui constituent, nous l'avons dit, pour Djerba, une véritable spécialité, elles sont tissées dans deux cent quatre-vingt-deux ateliers qui occupaient, en 1900[1], huit cent cinquante-cinq hommes et trois cent vingt-sept enfants. Le nombre des métiers est de mille deux cent quatre-vingt-onze. Mais cette industrie est en décroissance rapide, puisqu'à la date de 1873, l'île comptait quatre cent vingt-huit ateliers et deux mille cinq cent vingt-quatre ouvriers. En 1888, le nombre de ces artisans était déjà diminué de six cent vingt. Les hommes sont payés (nourriture comprise) 0 fr. 60 et les enfants 0 fr. 10.

On fait trois sortes de couvertures : la *batania*, de 7m05 sur 1m80, fond de couleur, strié de bandes multicolores; la *ferrachia* ordinaire, aussi multicolore, de 2m50 sur 2 mètres ou de 2m10 sur 1m85 et la *ferrachia* de laine blanche avec raies de soie, de mêmes dimensions. La *batania* vaut de 25 à 60 francs; la *ferrachia* commune, de 10 à 18 francs, et celle de luxe, de 25 à 40 francs.



CARTE DE L'ÎLE DE DJERBA.

Les laines du pays étant insuffisantes, on en fait venir de France, de Tripolitaine, de Turquie. Djerba emploie par an environ 130 000 kilogrammes de laine.

Les fils sont teints sur place; la soie grège, importée d'Europe, est préparée à Tunis et livrée aux Djerbiens, prête à être employée. On fait aussi, dans l'île, beaucoup de burnous, des *barams*, pièces d'étoffe tout en laine qu'on enroule autour du corps et qui servent aux fellahs d'unique vêtement; enfin des *ouzera*, lainages bruns ou rouges, dont les nomades s'enveloppent. Dans cette longue énumération de produits textiles, nous allions oublier la *jebba* ou *gandourah* de laine blanche, large robe sans manches que les hommes portent par dessus la culotte et la veste. Il faut quinze jours à deux femmes pour la confectionner et il y en a de tout prix, depuis 5 francs jusqu'à 40 francs.

Un mot encore, ne fût-ce que pour son nom, au sujet du *salamalek*, étoffe en laine striée de raies blanches et noires, ou bleu foncé, dont les Juifs se couvrent, pendant la prière, la tête et les épaules. Il mesure 2 mètres sur 2m50.

Les teinturiers, au nombre de trente-neuf, sont tous Israélites. « Les gros fabricants prennent le teinturier chez eux, à la journée, en lui fournissant les matériaux nécessaires; le prix de la journée est de 1 fr. 20 à 1 fr. 50; les petits fabricants apportent leurs laines chez le teinturier, qui fixe le prix de son travail

1. Chiffres extraits de *La Tunisie*, t. 1, pp. 263, 264. — Berger-Levrault, 1900. — Ouvrage publié sous les auspices du gouvernement du Protectorat.

par livre de laine filée, toutes fournitures étant à sa charge. Les teinturiers de Djerba emploient aussi l'indigo, la cochenille, l'écorce de grenade, le bois de campêche effilé (*bakam*), le cyanure, qui se vend jusqu'à 5 francs le kilogramme, etc.; et comme mordants, le tartre, les couperoses, l'alun, l'acide[1]. »

Nous parlerons de la troisième industrie, celle des potiers, en visitant l'intérieur.

La population de l'île, d'environ 35000 habitants, est brusquement portée à 50000 pendant la récolte des dattes, par suite de l'immigration des populations du Sud. Les Djerbiens sédentaires appartiennent pour la plupart, comme les Kabyles, à la famille berbère, dont ils parlent la langue; mais ils comprennent l'arabe et s'en servent dans leurs rapports avec les autorités indigènes. En général, blonds ou châtains avec des yeux bleus, ils semblent bien d'origine européenne (j'allais dire gauloise) et sont, à l'inverse de leurs frères d'Algérie, très pacifiques. Les Juifs s'expriment entre eux dans un dialecte hébreu et emploient le *sabir* pour leurs autres relations.

Au point de vue religieux, la grande majorité des insulaires appartient à la secte schismatique des Mozabites. Ce sont des *khouammès* ou cinquièmes.

De même que la plupart des sectes dissidentes, ces Mozabites sont très doués pour le commerce. Ils s'expatrient volontiers dans ce but, et sur toute la côte musulmane, du Maroc à l'Égypte, même jusqu'en Turquie, on compte près de 1 500 Djerbiens produisant un chiffre d'affaires d'environ 6 000 000 de francs[2].

A 1 kilomètre environ de Houmt-Souk, se trouve ce bordj El-Kebir que l'on aperçoit de si loin, du large, altière citadelle espagnole du XIIIe siècle dont les épais remparts plongent dans la mer. En plus de sa situation, qui le fait admirablement valoir, le vieux fort est un témoin historique et archéologique trop important pour qu'on le laisse tomber en ruines. Au début du Protectorat, quand il y avait une garnison à Djerba, il servait de logement aux officiers, mais maintenant qu'il n'y a plus de troupes dans l'île, il est tout à fait abandonné et s'écroulera bientôt, si l'on n'y prend garde.

Sous la voûte d'entrée est incrustée une plaque de marbre sur laquelle on lit une inscription arabe rappelant la restauration du monument par Dragut pacha en l'an 968 de l'Hégire. L'enceinte renferme le tombeau d'un caïd vénéré et cinq canons espagnols en bronze qui paraissent être du temps de Charles-Quint.

(A suivre.) G. du Boscq de Beaumont.

L'Okapi. — Un Animal ignoré dans l'Afrique Centrale.

En 1901, le British Museum et le musée de Tervueren reçurent presque en même temps la peau et le squelette d'un animal encore inconnu, qu'on désigna sous le nom d'okapi, sous lequel il est connu des indigènes du pays qu'il habite : le Congo belge. Ces dépouilles provenaient du Haut-Ituri et avaient été recueillies à Mundalah, route de Mundalah-Mawambi à M'Beni (nord-est du Congo), vers la rivière Semliki, près du fort M'Beni, au sud-ouest de l'Ouganda.

On trouve également l'okapi entre Nepoko et Adjamu, et son aire de dispersion ou d'habitat serait assez étendue vers tout le nord-est congolais et se prolongerait dans la région de l'Ouellé. Il habite les forêts claires et toujours vers les lisières.

« En temps ordinaire, dit le journal *Chasse et Pêche*, les okapis voyagent par bandes; à l'époque des amours, on les rencontre par couples isolés. La femelle donne plusieurs petits; ceux-ci ne quittent leurs parents que lorsque, devenus assez forts, ils se voient chassés par eux. Selon les endroits où se trouve l'okapi, on lui donne des noms différents; ainsi, on le désigne également sous ceux de dumbe, boote et kenghe, et probablement encore d'autres. C'est un herbivore, d'un naturel très doux et très timide; c'est un girafidé. Il est de la taille de l'élan. On remarque chez le mâle des embryons de cornes, couvertes de duvet, qui sont frontales (donc insérées sur l'os frontal), comme pour la girafe, alors que celles du daim et de l'antilope sont occipitales. La tête est forte et les oreilles grandes. L'iris de l'œil est d'un brun foncé. Le museau est d'un brun noir foncé; les joues d'un blanc sale jaune, tranchant sur la couleur générale de la tête. Dans le pelage du corps domine une teinte indéfinissable, d'un brun noir foncé, bleuté. Les quatre jambes, qui sont très longues, sont excessivement fines et déliées. Elles se terminent par des sabots noirs. Le pelage des jambes diffère de celui du corps; la partie supérieure de celles-ci est blanche et porte des bandes transversales noires, à la façon du zèbre. Sur les cuisses de l'arrière-train, ces bandes se prolongent vers l'anus, mais au lieu d'être noires, comme sur les jambes, elles sont blanches. La queue est très fine et ressemble à celle de la girafe, se terminant par un grand pinceau ou touffe de longs poils. L'arrière-train est un peu plus bas que celui de devant. Dans son ensemble, c'est un quadrupède fort élégant, très curieux, qui était encore inconnu il n'y a pas longtemps. »

Maintenant la discussion est ouverte entre les naturalistes au sujet de la classification définitive de l'okapi parmi les quadrupèdes. A quelle famille appartient-il? L'avenir et de nouveaux renseignements nous fixeront. Jusqu'à présent, on serait tenté d'en faire un croisé du zèbre et de la girafe. On assure que d'autres animaux ignorés existent dans la région occupée par l'okapi, entre l'équateur et le deuxième degré de latitude nord. Il y aurait encore un gorille géant, un petit hippopotame, une genette minuscule, de nombreux serpentaires, lépidoptères et coléoptères inconnus à ce jour, outre les surprises que nous réserve la faune extraordinaire de cette région.

L'Afrique est toujours la grande mystérieuse; les expéditions se multiplient; les découvertes s'accumulent; mais le domaine ouvert aux recherches est encore plus grand que l'activité qui s'y déploie.

1. Ouvrage cité, t. 1, pp. 289, 290.
2. Cf. *Annuaire de Sfax*, p. 242.

Seize mille kilomètres en Ballon par le Comte H. de la Vaulx[1].

Sous le titre de *Seize mille kilomètres en ballon*, M. de La Vaulx vient de publier le récit de ses principales ascensions. L'aérostatique est arrivée, elle aussi, à un tournant de son histoire; l'ère épique des grands voyages aériens s'est probablement close avec la douloureuse tentative d'Andrée et fait place à la science, qui réclame un nouveau domaine. C'est le moment qu'a choisi M. de La Vaulx pour écrire cette *Légende des airs* qui termine la première étape de sa carrière d'aéronaute.

L'auteur nous emmène à sa suite de *France en Poméranie*; puis *à l'île de Walcheren*, en Hollande; nous convie *à la recherche des Léonides*; nous entraîne de *Paris à Emden*; nous fait frissonner *dans la Tempête*; planer *au-dessus des Alpes*; assister à ses expériences *dans la Méditerranée*, et ajoute à ces émouvants récits la nomenclature de ses quatre-vingts ascensions.

Il se défend d'être un homme de style, mais nous montre ce qu'est le style d'un homme d'action, à qui suffit le récit fidèle de ses aventures pour passionner son lecteur. Le sentiment qui domine dans son livre, c'est une admiration profonde pour la nature, jointe à la foi dans l'avenir de l'aérostation.

« Que le ballon automobile triomphe demain, vainqueur des forces de la nature, maître incontesté des forces aériennes; qu'après lui l'aéroplane, encore plus puissant, subjugue à son tour les vents à sa suite, jamais ils ne pourront faire oublier les bons vieux ballons libres; jamais non plus ces appareils scientifiques de locomotion, tout à la gloire des audacieux qui les auront découverts et conduits à la victoire, ne pourront donner à leurs passagers les sensations exquises du ballon né dans le cerveau génial des Montgolfier. »

Cette profession de foi est une promesse de pittoresque, et l'auteur n'y manque point. Son passage nocturne au-dessus des hauts fourneaux de Liège, où gesticulent dans la fournaise des hommes rouges qui chantent en travaillant la matière en fusion, lui inspire une page dantesque. La note gaie non plus ne fait pas défaut, et l'aubergiste de Walcheren qui, aux frais de M. de La Vaulx, offre des cigares à ses clients pendant qu'ils finissent leur cognac et du cognac pendant qu'ils finissent leurs cigares est une bien amusante silhouette de naïf exploiteur. La note émue se fait entendre sur la terre d'Allemagne, pendant le voyage à Emden. L'héroïque gaieté qui règne dans le chapitre intitulé *Pendant la Tempête*, où l'aéronaute et ses compagnons, emportés par la tourmente, durant les kilomètres d'un traînage vertigineux, risquent l'écrasement sur la roche ou la mort dans les flots, font de ces quelques pages le plus dramatique des récits...

Quelque séduction qu'exerce sur lui l'immensité aérienne, M. de La Vaulx ne la parcourt pas seulement en amateur, mais encore en savant, et plusieurs de ses ascensions ont augmenté les résultats acquis par l'aérostatique. Dans un concours d'*altitude*, il s'est élevé à 6820 mètres, et dans un concours de *durée*, pendant lequel il a parcouru d'une traite les 1925 kilomètres qui séparent Paris de Korostychew (gouvernement de Kiew, Russie) il est resté trente-cinq heures quarante-cinq minutes dans les airs, remportant ainsi le double prix décerné à la plus longue durée et à la plus grande distance parcourue.

LE « MÉDITERRANÉEN » AU-DESSUS DES FLOTS.

D'après une photographie.

Un bon tiers de l'ouvrage est consacré aux ascensions qui furent faites naguère au-dessus de la Méditerranée. Une grande partie du public s'est méprise sur le sens de ces expériences; et, s'imaginant à tort que le but était de traverser la mer, a considéré comme un échec le fait qu'elle n'avait pas été traversée. M. de La Vaulx remet les choses au point.

Le double problème qui se pose dans l'aérostatique est celui de la stabilité et de la dirigeabilité du ballon. La stabilité s'obtient à peu près au moyen du lest, qui permet de monter, et de la soupape, qui permet de descendre; mais elle ne s'acquiert qu'au détriment de la durée de l'ascension; car, au bout d'un temps relativement court, l'aéronaute n'a plus ni lest, ni gaz. La dirigeabilité.... on la cherche.

C'est à cette double difficulté que s'est attaqué M. de La Vaulx, aidé de l'ingénieur Hervé. Ils ont cherché la stabilité dans l'appareil dit *stabilisateur* qui, flottant sur l'onde en manière de guide-rope, s'emplit d'eau ou se vide au gré de l'aéronaute et supplée ainsi au rôle du lest de sable, qui devient inutile, et à la déperdition voulue du gaz. Quant à la dirigeabilité, ils

1. Librairie Hachette et Cie, Paris 1903. 1 vol. in-16 3 fr. 50.

l'obtiennent dans une certaine mesure grâce au *déviateur*, appareil flottant et propulseur, relié par un câble à la nacelle, et dont la force combinée avec celle du vent crée une *force composante* capable de rectifier de 30 degrés, par un vent normal, la marche de l'aérostat.

C'est ainsi que la mer, ce fléau des aéronautes, pourrait un jour devenir un auxiliaire précieux.

Avec une courtoisie parfaite, M. de La Vaulx convie ses rivaux à chercher dans ce sens une solution intermédiaire qui ferait faire un grand pas à la dirigeabilité absolue des ballons.

Tel est ce livre, qui vient à son heure, à l'heure où le public commence à comprendre la valeur de l'aérostatique, à y voir une science utile, indispensable à l'expansion de l'humanité. Pendant trop longtemps, l'on s'est contenté de s'intéresser à cette science en disant, à la vue d'un aérostat planant dans les airs : « Tiens, un ballon ! » avec un sourire, car, dit M. de La Vaulx, on sourit toujours à un ballon. Il était bon d'offrir au public curieux un livre d'initiation, de vulgarisation qui donne au lecteur l'envie de planer dans les airs, comme nous voudrions que cette analyse donnât à notre lecteur l'envie de lire l'ouvrage.

Le Mariage en Chine dans la haute Société.

Tout d'abord, le père ou la mère cherche une jeune fille pour leur fils. La jeune fille trouvée, un intermédiaire annonce ce choix à la famille et fait, au nom du futur, les premières démarches auprès des parents de la future. Ceux-ci, de leur côté, prennent des informations sur le jeune homme.

S'il est agréé, on procède aux fiançailles. Deux ou quatre intermédiaires sont choisis par chacune des familles en qualité de témoins. Ils connaissent de tous les différends qui peuvent surgir et aplanissent tous les obstacles; ce sont eux encore qui, plus tard, en cas de procès entre les deux familles, seront interrogés et témoigneront en justice. Ce sont eux, enfin, qui se chargent de remettre les cadeaux réciproques que doivent se faire les deux familles. Ceux que le jeune homme offre à sa fiancée consistent en lingots d'or et d'argent, en bijoux, en robes, en étoffes de soie.

Le jeune homme ne reçoit d'abord de ses futurs beaux-parents que des étoffes de soie; mais quand le mariage est imminent, ils donnent à leur gendre le mobilier de salon et de la chambre à coucher.

Si la famille est très opulente, la jeune fille reçoit en dot des pièces d'or et d'argent, ou des maisons et des terrains, représentés par des titres de propriété.

Il n'y a ni contrat, ni notaire, ni officier de l'état civil.

Quand la date du mariage est fixée, les deux familles envoient les cartes d'invitation.

La veille de la cérémonie, chaque famille décore sa maison et invite les témoins à un grand banquet, qui a pour convives les parents et les voisins aussi. De la maison de la fiancée, les témoins se rendent à la maison du fiancé, en conduisant le cortège des meubles et du trousseau; un dîner les attend.

Enfin, le jour de la célébration du mariage est arrivé. A l'heure dite, les compagnes de la jeune fille s'asseyent en grande toilette au festin, que celle-ci préside elle-même, sans pouvoir toucher à aucun des mets servis.

Enfin, paraît le cortège que le futur a envoyé pour emmener la nouvelle épouse. En tête, marchent deux tambours, grands et bruyants, puis viennent deux ou quatre porte-bannière, devant lesquels la foule s'écarte et fait place au cortège. Deux lanternes indiquent le nom de la famille, les honneurs obtenus par les ancêtres et par le fiancé lui-même. Des tablettes, portées de même, font connaître les titres de la famille. Vient alors une troupe de trente-deux musiciens, puis un groupe d'amis et de parents, en grande tenue, et enfin la chaise en drap rouge, ornée de broderies. Elle est portée par quatre ou huit hommes et entourée d'un essaim de serviteurs.

Au moment où le cortège arrive à la porte de la fiancée, le canon tonne, les pièces d'artifice sillonnent l'air, la musique fait entendre ses airs les plus joyeux.

De chaque côté de la porte, s'est formée une haie de parents et d'amis pour recevoir le cortège. L'entrée est solennelle; elle se fait conformément à l'étiquette et au rang de chacun. Quand tous sont entrés dans la maison, on sert des rafraîchissements.

Pendant ce temps, la jeune fille a fait ses adieux à ses parents. Elle les quitte et se laisse placer sur la chaise de pourpre et d'or. Le cortège se remet en marche et retourne au logis du futur.

Quant à lui, resté seul chez ses parents, il attend avec émotion... Tout à coup, un bruit attendu lui fait lever les yeux : la jeune fille qui lui est destinée apparaît et se place debout au milieu du salon, appuyée sur deux de ses servantes. Il vient se mettre à la droite de sa fiancée, au bruit des acclamations, aux accords de la musique, au bruit des pièces d'artillerie.

Devant eux, on dresse une table longue et somptueusement ornée. On y range avec symétrie quatre grandes bougies rouges et des tiges de bois parfumé, que seuls ont le privilège d'allumer, les amis ou les cousins qui ont déjà des fils.

Le prêtre bouddhiste n'assiste pas au mariage. Un officier des rites vient se placer au coin de la table, règle la cérémonie et adresse aux nouveaux mariés un épithalame : c'est le discours de la bénédiction nuptiale. Les deux époux s'agenouillent l'un près de l'autre et adressent des actions de grâces aux dieux du ciel et de la terre et à leurs ancêtres. L'officier des rites leur met en mains le double cordon rouge-vert de soie à nœuds; ils se relèvent et se saluent l'un l'autre.

La cérémonie est achevée; les époux entrent dans la chambre nuptiale et s'asseyent sur le bord du lit. Alors seulement l'époux ôte un voile de satin rouge qui cache les traits de la jeune épouse et les contemple avec tendresse. Mais il n'a pas encore le droit de montrer à sa femme les trésors d'affection qu'il lui a réservés. Il se rend chez ses beaux-parents, à qui il doit sa première visite; et à son retour, il présente officiellement sa femme à tous les membres de sa famille.

Le lendemain, de bonne heure, tous les invités de la veille viennent adresser leurs félicitations au nouveau couple, au père et à la mère. Un festin termine la visite; il est présidé par la nouvelle mariée; mais, suivant l'antique usage, celle-ci ne touche encore ni aux mets ni au vin.

Le soir de ce même jour, le père et les frères de la jeune femme viennent en visite solennelle et sont reçus par les époux laissés enfin seuls!

En Chine, les femmes sont obéissantes; c'est un trait saillant de leur caractère. Elles obéissent non seulement à leur mari, qu'elles aident dans les affaires d'intérieur, mais encore à leurs beaux-parents, qu'elles respectent et servent avec une grande douceur. Aussi ne voit-on jamais de père ni de mère vivant loin de leur bru. Le devoir de vivre avec les parents est de stricte obligation pour les jeunes mariés.

L'amour filial est en honneur dans tout l'empire de Chine. Parfois les hommes mariés sont obligés de s'expatrier; dans ce cas, ils ne peuvent mieux faire que de confier leurs parents aux soins de leur femme, et celle-ci accomplit ce devoir avec le respect le plus profond. Les Chinoises savent que, par le mariage, les parents de leur mari sont devenus leurs propres parents et elles leur vouent un amour filial.

Il résulte de ces heureuses unions un désir bien naturel, celui de se voir revivre dans ses enfants.

Mais si, par malheur, ce désir ne se réalise pas, la loi chinoise, toujours prévoyante, permet d'y porter un remède. Quand un homme atteint quarante ans sans que sa femme lui ait donné un fils, il prend une *femme auxiliaire*. On la trouve dans une de ces familles que les nécessités de la vie obligent à placer leur fille dans une maison riche, mais dans une situation inférieure.

La femme auxiliaire n'a pas les mêmes droits, ni les mêmes avantages que la femme légitime. Ni cortège, ni musique, ni feux d'artifice ne signalent son arrivée. On la transporte simplement dans une chaise d'étoffe bleue, sans autre cérémonie. A son entrée dans la maison, elle se prosterne successivement devant le maître, qui va devenir son protecteur affectueux, devant la maîtresse de la maison, qui restera la reine de la famille, devant les parents et les personnes âgées qui habitent la maison.

Lorsqu'elle devient mère, le fils attendu est la joie de la maison. La femme légitime elle-même l'entoure des plus tendres soins. Cet enfant a droit à l'héritage du père.

Pour compenser les souffrances qui résultent parfois pour la femme auxiliaire de sa position inférieure, le Gouvernement, sur la requête du fils, lui accorde un grade d'honneur en rapport avec sa situation.

Si la femme légitime est enlevée par la mort, la femme auxiliaire a des chances d'être promue au rang de femme légitime.

Est-ce la bigamie? Les Chinois le nient énergiquement, de même qu'ils s'indignent contre la polygamie, dont on les accuse parfois, en citant un texte du Code pénal qui la punit à coups de bambou. Monogamie, alors? Légalement, oui. Mais là encore, le Chinois sauve la face et couvre une marchandise douteuse sous un respectable pavillon.

La Poste en mer par pigeons-voyageurs en 1902.

La poste en mer, par pigeons voyageurs, inaugurée en mars 1899 à bord de nos transatlantiques, vient d'accomplir sa quatrième année; le service a été assuré, comme les années précédentes, à l'aller, par la Société colombophile de Rennes, au retour par celle de Cherbourg, et il a fonctionné régulièrement chaque semaine, du 1er avril au 1er novembre. Le nombre des dépêches envoyées s'est élevé, en 1902, à deux cents.

Mais, hélas! n'est-ce point une oraison funèbre de la poste en mer que nous faisons aujourd'hui? Et les gentils messagers ailés ne seront-ils pas délaissés désormais, et ne leur préférera-t-on pas les appareils de télégraphie sans fil qui déjà fonctionnent à bord de la *Savoie* et qui seront installés prochainement sur la *Lorraine*, sur la *Touraine*, sur tous les paquebots?

Du côté de Rennes, les différentes opérations consistant à transporter les pigeons de leur colombier au paquebot, après deux transbordements à Paris et au Havre, ont été faites avec une parfaite régularité. Ordre avait été donné d'effectuer les lâchers toujours à la même heure, le jour du départ, entre une heure et deux heures du soir. Le paquebot se trouvait généralement, à ce moment, à 100 milles du Havre, et les pigeons avaient à effectuer un trajet de 300 kilomètres.

Dix-neuf lâchers ont eu lieu dans ces conditions. Dans un seulement, aucun pigeon de l'équipe ne rentra.

Du côté de Cherbourg, dix-huit lâchers ont été effectués. Deux seulement furent manqués. La proportion des pertes d'oiseaux a été de 44 o/o de l'effectif.

Il convient de noter que les pigeons lâchés sur Cherbourg ont été, au préalable, embarqués au Havre, transportés à New York et retransportés en France; ce n'est qu'après ce délai de plusieurs semaines, qu'ils ont recouvré la liberté. Dans ces conditions, la proportion des pertes paraît faible.

A. Meillet, directeur adjoint à l'école des Hautes-Etudes, professeur à l'école des Langues orientales. — *Introduction à l'étude comparative des Langues Indo-Européennes.* — Un volume in-8°, broché. Hachette et Cie. Prix : 10 fr.

Ce livre a un objet très limité : celui d'indiquer brièvement les concordances qu'on observe entre les diverses langues indo-européennes et les conclusions qu'on en peut tirer.

Il n'est pas destiné aux personnes qui savent la grammaire comparée des langues indo-européennes. Il présente seulement un aperçu, en résumé, de la structure de l'indo-européen, telle que la grammaire comparée l'a révélée.

La connaissance du sanscrit n'est pas nécessaire pour lire le présent ouvrage, et bien qu'on ait dû naturellement citer des faits empruntés aux diverses langues de la famille, on s'est efforcé de rendre l'exposé intelligible à tout lecteur qui a étudié le grec.

Conditions d'un Voyage et d'un Séjour au Japon en 1903.

L'EXPOSITION NATIONALE INDUSTRIELLE D'OSAKA

L'Exposition nationale industrielle du Japon, ouverte à Osaka, du 1er mars au 31 juillet 1903, est un gros événement, qui attire déjà dans ce pays et va y attirer de jour en jour un nombre de plus en plus considérable de visiteurs.

Les Japonais n'ont, d'ailleurs, rien négligé, pour faciliter aux étrangers cet intéressant voyage, et c'est principalement dans leurs journaux et revues que sont puisés les renseignements pratiques donnés ici, et qu'ils avaient justement recueillis et groupés pour la plus grande utilité des visiteurs de l'Exposition.

Le Japon, il faut le reconnaître, cherche surtout à attirer à Osaka des visiteurs chinois, car c'est la Chine qui est en ce moment le principal objet de ses tentatives industrielles et commerciales. Ainsi, la plus puissante compagnie de navigation du pays, *Nippon Yusen Kaisha*, accorde des réductions de prix considérables aux Chinois qui se rendent à Osaka des ports du nord et du sud de la Chine. L'*Osaka Shosen Kaisha* accorde les mêmes réductions aux Chinois de la vallée du Yang-tsé. A Osaka même, s'est organisé un club sino-japonais pour faciliter aux visiteurs chinois le logement et le service des interprètes.

Cela posé, ajoutons qu'Osaka est une grande et belle ville maritime de 821 000 habitants, située au bord du beau fleuve Yodo, au fond de la vaste baie d'Osaka, sur la côte sud-ouest de la grande île de Nippon.

La somme relativement considérable de 850 000 yen (2 125 000 francs) a été consacrée à l'Exposition nationale industrielle.

COMMENT ON Y VA

Trois itinéraires sont actuellement à la disposition du voyageur européen qui veut se rendre au Japon.

1° *L'ancienne voie de mer, par Suez.*

En France, la compagnie des Messageries Maritimes a un départ de paquebots de Marseille pour Yokohama, tous les vingt-huit jours, le dimanche.

Le prix de la traversée est : en 1re classe, de 1 875 francs; en 2e classe, de 1 275 francs; en 3e classe, de 700 francs.

La durée du voyage est de trente-cinq à trente-six jours.

Par les lignes anglaises et allemandes, les prix sont : en 1re classe, de 1 975 à 2 100 francs; en 2e classe, de 1 100 à 1 200 francs; en 3e classe, de 600 francs.

Le trajet, jusqu'à Nagasaki, dure de trente-deux à trente-quatre jours; jusqu'à Yokohama, de trente-cinq à trente-six jours.

2° *L'itinéraire par l'Amérique*, en traversant l'Atlantique jusqu'à New-York ou Québec, puis le continent américain par le *Canadian Pacific Railway* jusqu'à Vancouver, où l'on s'embarque sur l'océan Pacifique pour Yokohama ou Nagasaki.

Par cette voie, il faut compter, nourriture comprise : en 1re classe, de 1 700 à 1 875 francs; en 2e classe, de 1 075 à 1 250 francs.

La durée du voyage est réduite à vingt-six ou vingt-sept jours en débarquant à Yokohama, à vingt-neuf ou trente jours, si l'on va jusqu'à Nagasaki.

En sens inverse, la malle du Japon, de Yokohama à Liverpool, a pu accomplir le même trajet en vingt jours et vingt et une heures.

3° Enfin, *la voie de terre, par le Transsibérien*, et le chemin de fer de l'Est chinois, jusqu'à Dalny (Port-Arthur), avec correspondance immédiate par steamer pour Nagasaki.

Les prix du voyage, nourriture comprise, sont : en 1re classe, de 1 200 francs environ; en 2e classe, de 900 francs; en 3e classe, de 267 francs.

Depuis le 8 mars dernier, époque à laquelle la compagnie de l'Est chinois a assuré, avec ses propres steamers, la correspondance entre l'express de Dalny et Nagasaki, le voyage de Paris à ce port japonais peut être accompli en *dix-huit jours*.

Si l'on débarque à Yokohama, on peut se rendre ensuite à Osaka, soit par mer, car les services maritimes à vapeur abondent entre tous les ports du Japon, soit par le chemin de fer du Tokaïdo.

Si l'on débarque à Nagasaki, on va de ce port à Osaka, par steamer, en parcourant d'un bout à l'autre la merveilleuse « mer intérieure » du Japon, dont la baie d'Osaka occupe l'extrémité nord-est.

Entre Yokohama, port de Tokio et cette capitale, on a le choix entre le chemin de fer, le tramway électrique et le bateau à vapeur.

En somme, les moyens de transport sont nombreux au Japon et leur tarif est peu élevé. Cela permet d'aller aisément et sans trop de frais d'une ville à l'autre, de bien visiter le pays, et de choisir comme séjour la localité où la vie est la moins coûteuse.

LA MONNAIE JAPONAISE

La première chose à faire, c'est de se familiariser avec la monnaie japonaise.

L'unité monétaire est le *yen*, d'une valeur de 2 fr. 50. Le yen est subdivisé en 50 *sen*; le sen vaut donc environ 5 centimes. Le sen se subdivise à son tour en 10 *rin*.

Cela posé, il existe, dans la circulation :

1° Des pièces d'or de 20, de 10 et de 5 yen.

2° Des pièces d'argent de 1 yen ou 50 sen; de 20, de 10 et de 5 sen.

3° Des pièces de nickel de 5 sen.

4° Des pièces de cuivre de 2, de 1 et de 1/2 sen, et même de 1 rin.

5° Enfin, des pièces de bronze de 1 sen.

Il y a aussi du papier monnaie, sous la forme de billets de banque, en coupures de 100, 10, 5 et 1 yen, et même de 20 sen ou 1 franc.

CONDITIONS PÉCUNIAIRES D'UN SÉJOUR AU JAPON

En raison même de l'afflux d'étrangers, prévu à cause de l'Exposition nationale industrielle d'Osaka, un organe local, *Osaka Asahi*, a fait une enquête, en vue d'établir le compte de ce que coûtera, pour un étranger aisé, un séjour de quelques semaines au Japon. Ces calculs sont fondés sur les statistiques des dernières années.

Bien entendu, lorsqu'il s'agit d'évaluations de ce genre, il est bien évident qu'on ne peut aboutir qu'à des résultats relatifs, et qu'il y a un élément essentiel qui, dans la pratique, entre en ligne de compte, savoir : la situation de fortune et les goûts des voyageurs. Néanmoins, lorsqu'il s'agit de voyages lointains, dans des pays que nous sommes habitués à considérer comme très différents des nôtres, il est toujours utile de posséder quelques éléments d'appréciation. A ce titre, et avec les réserves que nous venons de faire, les calculs établis par le périodique japonais ne manquent pas d'intérêt.

D'après les statistiques qu'il a consultées, un étranger débarquant à Yokohama et restant cinq semaines dans le pays, dépensait en moyenne, au cours des dernières années, 2 000 yen environ, soit 5 000 francs, répartis comme suit : 1 050 yen pour frais d'hôtel, 750 yen pour achats divers, et 200 yen de faux frais.

Si l'on débarque à Kobé ou à Nagasaki, on se tire d'affaire avec 1 600 yen pour cinq semaines, soit : 875 yen pour frais d'hôtel et de voyage, 600 yen pour achats et 125 yen pour frais divers.

A Kobé, les personnes compétentes établissent des chiffres plus modestes; suivant elles, 500 à 600 yen suffisent pour un séjour de quarante jours au Japon.

Nous serions assez disposés à nous ranger à l'avis de ces dernières, car, de l'ensemble des renseignements qu'on possède sur le Japon actuel, sur le traitement des fonctionnaires et des ouvriers, sur le taux des loyers et des denrées, les conditions générales de la vie dans le pays sont très peu onéreuses.

Par exemple, il y a huit ou dix ans, un journaliste qui gagnait 100 yen par mois (250 francs) était un objet d'envie de la part de ses confrères, et M. Takahashi, qui touchait 150 yen, était considéré comme le prince des journalistes.

Depuis la guerre, les prix se sont quelque peu élevés, mais l'on cite encore comme une exception M. Keï Hara, ancien vice-ministre des affaires étrangères, qui est le rédacteur en chef du *Osaka Mainichi*, et qui gagne 500 yen par mois.

Pour se rendre compte de l'énormité de ce chiffre, il faut se rappeler que c'est exactement là le traitement d'un ministre japonais. La plupart des rédacteurs gagnent en moyenne 50 ou 60 yen par mois.

Paul Combes.

L'Ile de Djerba (Sud tunisien) *(Suite[1])*.

Toutes les civilisations, tous les âges de l'humanité, toutes les races ont laissé leurs traces dans l'île de Djerba. Les Arabes y ont élevé marabouts et mosquées près des pommiers plantés par les aventuriers normands : c'est sur une chaussée romaine que sont installés les poteaux d'une ligne télégraphique qui relie El-Kantara à Zarzis, et les potiers de Guellala sont les descendants des tourneurs d'amphores où se conservait le vin merveilleux du lotos.

Après être passée de la domination des Normands-Siciliens qui la possédèrent cent ans, à celle des rois d'Espagne, Djerba retomba en 1560, sous le joug arabe en conséquence de la défaite, à Houmt-Souk, des ducs d'Alva et de Médina-Cœli par Dragut. Ce pacha, raconte M. le capitaine Hartmayer[2], « fit alors, pour perpétuer le souvenir de sa victoire, construire une tour de 120 pieds de circuit et 30 pieds de hauteur, dans les murailles de laquelle furent encastrés les crânes et les os des bras et des jambes des chrétiens tués dans les combats ou décapités à la suite de la reddition du château.

« Ce hideux trophée de la barbarie musulmane, destiné à perpétuer des souvenirs bien moins glorieux, certainement, pour les vainqueurs que pour les vaincus, qui combattirent jusqu'à la mort, un contre quarante, était situé sur le rivage, entre le bordj El-Kebir et l'appontement actuel, en face et à 100 mètres environ de l'angle nord-ouest du cimetière catholique. Il subsista pendant 288 ans et ne fut démoli qu'en 1848[1] par ordre du bey Ahmed, à la suite des démarches actives et réitérées du Père Gaëtano, curé de Djerba, appuyées par Mgr Sutter, évêque de Tunis.

« Les indigènes de Djerba s'étant opposés à la démolition de la Tour des Crânes, ou *bordj El-Rious*, comme ils l'appelaient, et ayant menacé de mort les ouvriers employés à ce travail, il fallut un nouveau décret du bey pour triompher de leur résistance.

« Les ossements provenant de la Tour des Crânes furent déposés dans un caveau construit à cet effet, au milieu du cimetière de Houmt-Souk. »

C'est pendant sa deuxième période arabe que Djerba se fit un renom dans toute la Méditerranée par la hardiesse de ses corsaires qui, grâce aux hauts-fonds de l'île dont seuls ils connaissaient les passes, parvenaient le plus souvent à s'échapper, lorsqu'ils étaient serrés de trop près par les navires de la chrétienté. Leurs pillages ne cessèrent qu'en 1830.

MARCHÉ D'HOUMT-SOUK.

Photographie Gobillot, Tunis.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 20, page 153.

2. *Une page de l'histoire de Djerba. — La Tour des Crânes.* Almanach du Lyon-Républicain. 1899, p. 65.

1. Un croquis très curieux de cette « crânière », et qui semble bien avoir été pris d'après nature, se trouve dans l'ouvrage intitulé : *Iles de l'Afrique*, par M. d'Avezac. — Paris, Firmin-Didot.

A 1 kilomètre d'Houmt-Souk, se trouve la Hahara Kebira, ou grand village juif. Ce dédale de ruelles étroites et malpropres offrirait peu d'intérêt, n'étaient les types pleins de couleur que l'on y rencontre : « Nous avons éprouvé une bien singulière impression, dit M. le lieutenant Brulard[1], en voyant circuler à côté de gens de tout âge, couverts de vêtements sordides, mais d'où s'échappent encore des scintillements d'or et d'argent, des juives resplendissantes, au contraire, dans leur *seroual* et leur *farmla*, et sous leur *kuffia* en soie de couleur brodée d'or et d'argent. Elles vont lentement, il est vrai, portant à la sueur de leur front, le faix de leur embonpoint. A quelques exceptions près, bien entendu, nous avons attribué ce minable aspect au sentiment qui, croyons-nous, guide dans ces pays le cœur de tout bon fils de Jacob, à savoir que des dehors extérieurs aussi misérables ne sauraient attirer sur eux l'attention du voisin. »

LE PUITS ARTÉSIEN D'EL-ADJIM.

Photographie de M. Amat.

Une des principales industries de ces Israélites est la fabrication de bijoux arabes[2].

Il existe tout près de ce « ghetto » un banc d'argile savonneuse où, par la suite des temps, les femmes ont fait de grandes excavations pour les besoins de leur lessive.

FOURS DE POTIERS A GUELLALA.

D'après une photographie de M. de Beaumont.

On est presque toujours assuré d'y rencontrer des groupes de jeunes filles juives que la vue d'un « kodak » n'effarouche pas trop.

Afin de visiter l'intérieur de l'île et de pouvoir contempler la mer de Bou-Ghrara, qui se trouve à 25 kilomètres de Houmt-Souk et du côté opposé, je m'embarquai, le lendemain de mon arrivée, vers six heures du matin, dans une voiture ouverte, parasolée de toile, attelée d'un grand cheval blanc, d'un petit mulet brun, et conduite par un jeune Maltais.

A peine sorti du bourg, je ne pus m'empêcher de faire arrêter la voiture devant certains oliviers énormes. Je les croyais des exceptions, mais il y en a ainsi un peu partout dans l'île ; ils doivent être millénaires, contemporains des Romains, et je n'en ai, nulle part, rencontré de semblables.

D'ailleurs, si la tradition est exacte, Djerba aurait été épargnée par les invasions arabes qui, pareilles à des nuées de sauterelles, anéantirent, sur leur passage, toute trace de culture.

Pour dépeindre en un mot l'aspect général de l'île, on pourrait l'appeler, ce me semble, un Jersey africain. Point de désert, ni d'oasis, mais dans une terre dorée, une succession ininterrompue de récoltes, entremêlées d'olivettes, de vignes, de mûriers, de figuiers, de grenadiers, d'amandiers, d'orangers, entourant des *menzels*, ou villas à tours carrées d'un blanc éclatant, protégées par des haies de cactus et ombragées de palmiers géants. De minuscules mosquées aux minarets trapus et des marabouts sans nombre aux calottes sphériques, font de ce coin perdu dans la houle des Syrtes, un vrai fragment de vie antique, inondé de lumière, comme un débris d'une ancienne mosaïque permettant à l'esprit de reconstituer, malgré les ravages des siècles, le tableau tout entier.

1. Ouvrage cité.

2. « A Djerba, on compte quarante ateliers occupant cent vingt hommes et trente enfants. Le salaire moyen des ouvriers bijoutiers est de 1 fr. 25 pour les adultes et 0 fr. 30 pour les enfants. Djerba fabrique non seulement la bijouterie ordinaire d'argent, mais la bijouterie émaillée en argent ou en argent doré. » *La Tunisie*. Berger-Levrault, t. 1, p. 330.

On trouve à Djerba jusqu'à des pommiers importés ou greffés, peut-être — qui sait! — par les Normands de Sicile[1]; mais on n'y voit plus de *lotos*, ce fruit homérique dont le vin versait l'oubli et qui donna son nom aux habitants de l'île. Quant à savoir ce qu'était ce *lotos*, on se perd en conjectures et les avis diffèrent. Réduit, d'ailleurs, à ses vraies proportions qu'avait enflées le souffle épique, l'épisode de l'Odyssée se borne à une bordée de matelots qui, s'étant grisés à Djerba pendant une escale, oublièrent l'heure de l'appareillage et que le commandant Ulysse, après les avoir rembarqués de force, fit mettre aux fers.

Le seul danger qu'on puisse courir dans l'île, maintenant qu'elle ne possède plus sa liqueur perfide, — et ce danger est commun à tout le littoral — c'est la morsure du scorpion : « Hoc malum Africæ », dit Pline. Celui de Djerba, selon M. le lieutenant Brulard, « a la réputation d'être des plus venimeux... Cette réputation s'étend non seulement en Tunisie, mais encore dans toute l'Algérie, et nous en voyons la confirmation dans ce méchant souhait fait par les indigènes : *Inch Allah yatike akreb Gerbi*, qui signifie : « Je souhaite que « tu sois piqué par un « scorpion de Djerba[2] ».

Par contre, son climat des plus tempérés (moyennes : maxima 30°, minima 11°) est très sain; les fièvres y sont inconnues, l'eau y étant plutôt rare : un seul « oued » la traverse et, à l'époque des pluies, quelques ruisseaux se forment, qui, descendant des collines centrales, sont utilisés pour l'arrosage des jardins.

OLIVIER MILLÉNAIRE, A DJERBA.

D'après une photographie de M. de Beaumont.

Souvent, au milieu de ces derniers, à peu de distance des blanches villas de pierre, sont plantés des sortes de gourbis qui ne sont autres que les harems des Djerbiens assez fortunés pour pouvoir s'offrir plusieurs femmes. Chacune d'elles habite seule, avec le maître, et à tour de rôle, la maison principale, pendant que ses compagnes attendent leur heure, patiemment, dans « l'annexe ».

Le village de Guellala, où nous parvenons après avoir traversé l'île dans presque toute sa longueur, est renommé pour ses poteries depuis la plus haute antiquité. Son nom même provient de cette industrie, puisque *goulla*, jarre, fait au pluriel *guellala*[3]. Ces énormes amphores que l'on retrouve à Pompéi, se fabriquaient déjà à Djerba dès cette époque, mais la glaçure de plomb dont elles sont maintenant revêtues, n'a été employée qu'à dater de l'arrivée des Maures espagnols. Les potiers de Djerba ont, il y a des siècles, essaimé jusqu'à Nabeul où, maintenant encore, ils sont désignés sous le nom de *Djeraba*.

Il n'y a plus à présent que cent vingt-neuf potiers dans l'île[1], au lieu de cent quarante-quatre qu'ils étaient récemment. Cette diminution tient, paraît-il, à la concurrence des autres fabriques tunisiennes. Quoi qu'il en soit, la grande jarre de forme antique dont l'île a eu de tout temps le monopole, est toujours exportée sur les côtes barbaresques.

« La production annuelle des poteries de Guellala, peut être, selon *la Tunisie*[2], évaluée approximativement à 90000 ou 110000 francs (environ 440000 pièces vendues au prix moyen de 0 fr. 25). Il n'y a pas longtemps, le droit de *mabsoulat* de 6 1/4 p. 100 sur la vente des poteries, était affermé pour 6000 francs environ par an. Actuellement, Djerba fait surtout de la poterie non vernissée, bien qu'on y connaisse les vernis vert et jaune. » Les principales pièces fabriquées sont : des jarres dont la capacité varie de 1 à 100 litres, des marmites (*bourma*), des brûle-parfums (*mebkbara*), des lampes (*mosbah*), des passoires à couscouss (*keskes*), etc.

L'aspect du village est des plus étranges : tout, depuis les fours, jusqu'aux maisons et aux clôtures, y est construit en débris de poteries, aux formes et dimensions les plus variées. De tous côtés, ce ne sont que grottes, produites par l'extraction séculaire de l'argile, au fond desquelles sont accroupis des gnomes dont les doigts exercés transforment la terre humide en plats, en jarres, en gargoulettes.

Encore quelques tours de roue et l'île est traversée; nous sommes à El-Kantara (le Pont), ainsi nommé parce que c'est de là que part la chaussée gigantesque (Pons Zitha) qui reliait au continent la Menninx antique. Sur ces rives où les riches colons romains avaient édifié tant de somptueuses villas, subsistent seulement les ruines ensablées d'une basilique, et, çà et là, quelques chapiteaux et débris de colonnes d'un beau marbre vert. La chaussée, qui maintenant affleure à peine la surface de l'eau et dont la ligne de blocages est discontinue, a reçu des Arabes le nom de *Trick ed Djemel* (chemin des chameaux), car ils s'en servent encore, parfois, à marée basse, pour franchir les 6 kilomètres qui séparent l'île du continent. On vient tout récemment d'utiliser ces blocages pour la pose d'un fil télégraphique allant d'El-Kantara à Zarzis; de sorte

1. L'auteur arabe El Tidjani dit que les fruits incomparables des pommiers de Djerba étaient offerts par les chrétiens à leurs souverains.

2. Ouvrage cité.

3. D'après la *Table de Peutinger*, il s'appelait dans l'antiquité *Haribus*, nom qui signifierait *poteries* dans certains dialectes sémitiques.

1. 76 à Guellala et 53 à Cedouikech.

2. T. 1, p. 300.

que l'ancienne chaussée est maintenant jalonnée dans toute sa longueur par une ligne de poteaux qu'on venait d'achever de planter quelques jours avant ma visite.

La chaussée fermait une des entrées de la mer de Bou-Ghrara, où l'on peut également pénétrer par le canal d'El-Adjim, petit port aussi peuplé et animé, qu'El-Kantara est désert et triste.

D'Adjim lui-même, qui ressemble à tous les villages arabes du littoral, il n'y aurait rien à dire, sans la gerbe écumante de son puits artésien, sous la douche duquel de nombreux indigènes prennent constamment leurs ébats. Mais son port, qui se trouve à 2 kilomètres plus loin, mérite qu'on s'y arrête, non point tant parce qu'il est très pittoresque, avec son bordj El-Marsa qui le défendait jadis, ses pêcheries, son marabout et sa flottille, que parce qu'il commande une des entrées de ce « Bahiret el Bou-Ghrara », trop peu connu jusqu'à présent et sur l'avenir duquel le Sud tunisien fonde tant d'espérances.

On accède, avons-nous dit, dans ce vaste bassin naturel, *baie inexplorée* des anciennes cartes, par la passe d'Adjim à l'aide « d'un chenal balisé par des bouées et qui, à l'entrée, n'offre pas moins de $3^{m}50$ sous basse mer. Il s'approfondit bientôt; mais avant de rejoindre le canal d'Adjim, il est obstrué par une traverse rocheuse qui, en certains points, n'a pas plus de 150 mètres de largeur et sur laquelle il ne reste que 2 mètres d'eau. Cet obstacle franchi, on trouve un chenal profond qui se prolonge jusqu'au delà d'Adjim et qui constitue une rade magnifique. Il existe dans les falaises de Djorf, en face d'Adjim, une coupure qui est le point de passage des routes de Gabès, de Métameur et de Médenine à Djerba. Il y a là un quai naturel où les navires pourraient presque aborder dans l'état actuel des choses. En passant du chenal d'Adjim dans la mer de Bou-Ghrara, on trouve un autre seuil rocheux sur lequel il reste 4 mètres d'eau. On débouche enfin dans un vaste espace formant le centre du « bahiret » avec des fonds de 16 mètres. Cette nappe d'eau, entourée de bancs, communique par une passe étroite, sorte d'« oued » de 10 mètres de profondeur, avec un bassin de plus de 2 milles de diamètre, dans lequel on trouve de 9 à 10 mètres d'eau, jusque près de la côte, sous les falaises de Djorf-Bou-Ghrara, au-dessus desquelles s'élevait autrefois la ville romaine de Gigthis[1]. On se trouve donc en présence d'une station maritime des plus remarquables ».

Le sud de la Régence étant dépourvu d'un seul bon port, il est aisé de se rendre compte de l'importance que pourrait avoir ce lac salé comme havre de commerce, si les travaux nécessités par la suppression de ses seuils rocheux n'étaient pas trop dispendieux. M. Eusèbe Vassel, secrétaire général de l'Institut de Carthage, s'est fait l'apôtre de ce projet grandiose.

Quitter Djerba n'est pas toujours facile : pour, le lendemain, gagner, à 8 kilomètres au large, le paquebot de la compagnie italienne Florio-Rubattino qui, venant de Tripoli, devait lever l'ancre à neuf heures du matin, il fallut, dès quatre heures, s'embarquer à l'appontement par un vent debout nous obligeant à tirer des bordées pendant plus de trois heures, avant d'accoster le navire que l'on voyait à peine. Si l'on ajoute à ce supplément de navigation, dans des mahonnes non pontées, l'inconvénient des paquets de mer dont rien ne vous préserve, on comprendra pourquoi, malgré son charme si pénétrant, Djerba se trouve un peu délaissée des touristes.

Trois heures passées dans une coquille de noix, par une forte brise, font trouver très solide le pont du grand « steamer » qui me ramène à Sfax, après escale, bien trop courte à mon gré, devant Gabès, cette oasis de rêve.

G. du Boscq de Beaumont.

1. La direction des antiquités de la Régence est en train de déblayer ces ruines.

La Navigation marchande française en 1902.

Les statistiques publiées par la Direction générale des Douanes, sur le mouvement maritime des ports français en 1902, accusent une certaine plus-value sur l'année 1901; mais l'augmentation est due exclusivement au pavillon étranger, qui progresse de 784636 tonneaux.

Or les entrées et sorties des navires de toute provenance représentent 32104761 tonneaux contre 31329669 en 1901, soit en plus 775092 tonneaux; notre pavillon perd donc, en réalité, 9544 tonneaux.

La grande pêche reste à peu près stationnaire avec 121304 tonneaux.

Le classement des principaux ports par ordre d'importance du tonnage, entrées et sorties réunies, peut s'établir ainsi :

Marseille tient la première place avec 9463872 tonneaux; le Havre, 3909237; Boulogne, 3039965; Cherbourg, 3030102; Bordeaux, 1782464; Dunkerque, 1759258; Rouen, 1069489; puis viennent Cette, Saint-Nazaire, la Rochelle, Dieppe, Nantes, Saint-Malo, Bayonne, Caen, Nice, Honfleur.

C'est Boulogne qui accuse la plus forte augmentation : 459958 tonneaux, alors que Marseille ne donne que 258414 et le Havre 27866 seulement; ce sont les escales des paquebots hollandais faisant le service de l'Amérique qui sont la cause principale de cette augmentation. De même, les escales des paquebots allemands ont pour effet de placer au 4e rang notre grand port militaire, Cherbourg.

Bordeaux, qui occupe encore le 5e rang, est menacé par Dunkerque, dont le mouvement s'est beaucoup développé en 1902. Le service sur l'Indo-Chine, créé par la Compagnie des Chargeurs-Réunis et ayant Dunkerque comme port d'attache, a certainement contribué à l'augmentation.

Dieppe passe du 11e au 12e rang, Bayonne du 14e au 15e, Honfleur du 17e au 18e; par contre, Saint-Malo se classe au 14e rang et la Rochelle dépasse Dieppe.

Comme on en peut juger par ces chiffres, la situation de notre flotte marchande n'est pas très brillante, et le pavillon étranger lui fait une rude concurrence dans nos propres ports.

Le futur Réseau télégraphique sous-marin français.

Une loi vient d'être déposée, inscrivant au budget, pendant une période de trente-cinq ans, une annuité à l'aide de laquelle l'État poursuivra l'établissement du réseau télégraphique sous-marin indispensable à la sécurité et à l'expansion commerciale et industrielle de notre domaine colonial.

On sait que le Parlement a manifesté, à diverses reprises, l'importance qu'il attache à la constitution d'un réseau national de câbles sous-marins, assurant à la métropole des communications rapides et directes avec ses possessions d'outre-mer.

Les crédits spéciaux qu'il a déjà votés ont permis d'assurer la sécurité de nos relations avec l'Indo-Chine, par l'établissement du câble de Tourane à Amoy, de relier Oran à Tanger, et enfin de racheter tout un réseau de câbles qui donnent à nos colonies du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey et du Congo les moyens de communiquer directement entre elles par les lignes françaises.

Mais le Gouvernement a pensé que ce n'était là qu'une partie de l'œuvre à accomplir.

Le câble dont l'établissement lui a paru le plus urgent et le plus désirable est celui de Brest à Dakar, qui reliera directement la France à ses colonies de la côte occidentale d'Afrique, et constituera une voie télégraphique de premier ordre, rapide, sûre et exempte des défectuosités et des incertitudes de la voie actuelle. Le Sénégal étant relié au Brésil par un câble direct, il en résultera une amélioration sensible des relations télégraphiques entre la France et l'Amérique du Sud, où les intérêts français sont si importants.

En outre, il a paru au Gouvernement qu'il devait faire cesser au plus tôt l'isolement, au point de vue télégraphique, de notre colonie de la Réunion, en posant un câble entre cette île et Madagascar, qui est relié au réseau télégraphique général par le câble de Majunga à Mozambique. Afin de doubler les voies télégraphiques dont pourront disposer nos deux colonies, le Gouvernement a, d'autre part, négocié avec le Gouvernement anglais pour l'obtention du droit d'atterrissage à l'île Maurice d'un câble venant de la Réunion. De la sorte, ces colonies disposeront, pour atteindre le continent, de deux voies bien distinctes : la voie actuelle, par le câble de Majunga-Mozambique, et la voie Maurice-les-Seychelles-Zanzibar.

Enfin, il a été engagé avec le Gouvernement hollandais des pourparlers en vue de la pose d'un câble entre Saïgon et Pontianak, dans l'île de Bornéo, avec atterrissement à l'île de Poulo-Condor, câble que le Gouvernement hollandais prolongera jusqu'à Batavia.

Cette nouvelle ligne, en permettant aux possessions néerlandaises de communiquer avec leur métropole sans emprunter les lignes anglaises, assurerait à nos lignes d'Extrême-Orient un trafic rémunérateur.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE SOUS-MARIN DES CABLES FRANÇAIS.

Nos Alpins jugés par les Officiers norvégiens.

Depuis plusieurs années, dans les différentes armées qui seraient appelées à opérer, pendant l'hiver, dans des pays neigeux, plaines ou montagnes, des

corps de troupes sont exercés à la pratique des *skis*. Sans parler des pays du nord, où, sans cet engin, il serait impossible de faire un pas au dehors, en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Italie des détachements sont entraînés à l'emploi de ces patins. Seules, nos troupes des Alpes n'avaient point été jusqu'à ce jour munies de ce précieux moyen de locomotion sur la neige. Quelques officiers de la garnison de Briançon faisaient pourtant du *ski* comme sport, et dans les premiers mois de 1902, quelques essais de reconnaissances avec ces patins avaient été pratiqués par des détachements du 159e d'infanterie, stationné dans cette ville frontière. Les expériences avaient donné des résultats excellents.

En présence de ce succès et du développement pris par ce patinage dans les armées voisines, le ministre de la Guerre résolut de ne pas laisser plus longtemps nos alpins dans l'état d'infériorité où les plaçait leur inexpérience du *ski*. Il décida donc de faire poursuivre au 159e les exercices de patinage, et pour donner aux troupes des instructeurs expérimentés, il demanda au Gouvernement norvégien de mettre à sa disposition deux officiers qui fussent d'habiles patineurs. Le cabinet de Christiania s'est empressé de satisfaire à la demande du général André, et deux officiers norvégiens, le capitaine Angell et le lieutenant Qvale, viennent, pendant plusieurs semaines, de travailler, avec un dévouement admirable, à instruire nos troupes dans la pratique du *ski*.

De retour à Christiania, le capitaine Angell a exposé ses impressions sur nos alpins, dans des interviews et dans des articles de journaux (car, en Norvège, dans ce pays de liberté absolue et en même temps de respect de la loi, les officiers ont le droit d'écrire aussi bien que tout autre citoyen), et ces impressions sont très intéressantes. Disons tout de suite qu'elles sont fort élogieuses. Ce qui, tout d'abord, a frappé le capitaine Angell, c'est la résistance et l'endurance de nos soldats à la marche, ensuite, leur entrain et leur bonne humeur. « Depuis le temps de Napoléon Ier, écrit cet officier dans le *Morgenblad*, les fantassins français ont été célèbres par l'extraordinaire rapidité de leur marche, et dans ces dernières années, leurs records ont, à plusieurs reprises, attiré l'attention. A notre tour, nous avons vu ce dont ils étaient capables. En deux jours ou plutôt en trente-huit heures, le groupe des patineurs a parcouru 100 kilomètres, tantôt avec les *skis*, tantôt sans ces engins, lorsque la neige n'était pas suffisamment épaisse. Et le premier jour, ces vaillants petits soldats ont escaladé une montagne de 2430 mètres, et le lendemain, une seconde de 2700 mètres. Et ces ascensions et cette marche entière, ils les ont effectuées avec le fusil et tout le paquetage sur le dos.

« C'est évidemment la gaieté qui soutient le troupier français. Son entrain l'empêche de sentir la fatigue, aussi bien que la faim et le froid; jusqu'au dernier kilomètre, il rit, plaisante et gesticule, toujours content. A mes encouragements, les hommes s'écriaient invariablement en souriant : « Ça va bien, mon capitaine »; toujours je me souviendrai de l'accent de bonne humeur véritable de ces réponses. »

Le capitaine Angell, en revanche, ne cache pas son peu d'admiration pour le paquetage de nos alpins. Le Norvégien n'aime guère porter, et le poids de 22 kilogrammes qu'on met sur le dos de nos fantassins en montagne lui paraît absolument extraordinaire. D'autre part, cette charge lui semble très mal répartie. « Pour des skieurs, dit-il, on ne pourrait imaginer une plus mauvaise distribution du poids. »

Un des exercices auquel le capitaine Angell a pris part, a été la traversée du col d'Izouard (2430 m.) qui fait communiquer Briançon avec la Queyras, en d'autres termes, avec la haute vallée du Guil. Le détachement était fort de trente hommes. A cinq heures du matin, le départ a lieu, par une température de 7 à 8 degrés sous zéro. A sept heures cinq minutes, on arrive au village de Cervières; 11 kilomètres en deux heures cinq et en montant! Les hommes boivent le café et mangent un morceau de pain sec, ensuite de nouveau en route jusqu'à une heure de l'après-midi.

Non moins que leur endurance à la marche, le capitaine Angell admire la frugalité de nos troupiers. Avec une croûte et une goutte de vin, le soldat français est satisfait, écrit-il; et il ne cache pas son étonnement d'un tel régime. Un Norvégien ne s'en contenterait pas; en effet, pour lui, le pain sec, c'est le régime de la prison, c'est même une peine particulière édictée par la loi norvégienne.

Au delà de Cervières, la petite troupe commence l'ascension du col d'Izouard. Sur la neige, maintenant épaisse, les *skis* permettent d'avancer rapidement; à dix heures et demie on est au sommet (2430 m.). Sur le point culminant, point de halte; il faut d'ailleurs se presser; le soleil brille et sa chaleur peut déterminer, soit des chutes de pierres, soit des avalanches dans l'étroit ravin que le détachement doit suivre à la descente. Sur ce versant, la neige est mauvaise, mince et verglassée, parsemée de blocs; en cas de chute, on risque de se casser bras ou jambes. Néanmoins, la petite troupe arriva sans accident au bas de la pente. « Les Français furent admirables d'habileté à se tirer d'affaire, malgré la mauvaise qualité de leurs *skis* et la gêne qu'apportait le paquetage à leurs mouvements. »

En une demi-heure, les meilleurs patineurs descendaient du sommet du col à Arvieux, le premier village de la vallée du Guil; les autres, en une heure. Dans la vallée, on retrouve une neige épaisse, sur laquelle en vingt-cinq minutes on franchit 4 kilomètres. Après cela, elle devient malheureusement trop mince pour permettre l'usage des patins, et les 5 derniers kilomètres avant Château-Queyras doivent être parcourus à pied. Devant la vieille citadelle de la vallée du Guil, la grande halte est ordonnée; après avoir mangé et s'être reposé, le détachement se remet en route pour arriver au gîte d'étape après une nouvelle marche de 15 kilomètres.

Si les escouades du 159e munies de *skis* ont pu faire bonne figure devant les officiers norvégiens et profiter de leurs leçons, on doit ce résultat à l'activité intelligente d'un de leurs officiers, le capitaine Clerc, qui depuis plusieurs années pratique ce patinage et travaille à introduire son usage dans les Alpes.

Le capitaine Angell n'a pas emporté seulement un vif sentiment d'admiration pour nos soldats, mais encore une profonde estime et une véritable amitié pour nos officiers. Lui et son compagnon, le lieutenant

Qvale, ont été touchés au fond du cœur par la réception cordiale que leur ont faite la garnison et les habitants de Briançon, et l'expression de ce sentiment répandue par la presse entière dans toutes les vallées de la Norvège créera entre nos deux pays de nouvelles sympathies, aussi solides que le roc des Alpes ou des montagnes de la Scandinavie.

CHARLES RABOT.

Le Transsibérien et la Colonisation de la Sibérie.

La construction du chemin transsibérien, dont la longueur est d'environ 8 000 kilomètres, sur lesquels 2 500 se trouvent en territoire chinois, est une œuvre dont la Russie peut être justement fière. Comme toute grande voie internationale, elle présente des avantages généraux dont l'ensemble de l'humanité est appelé à profiter; mais elle offre aux Russes eux-mêmes des avantages particuliers, tant au point de vue économique qu'au point de vue politique.

La Sibérie, dont la superficie est de 13 900 000 kilomètres, c'est-à-dire 25 fois plus grande que celle de l'Allemagne, possède 4 200 000 kilomètres carrés susceptibles d'être mis en culture; la population, d'après le recensement de 1897, s'y élevait à 7 544 367 habitants. Cette immense dépendance de l'Empire russe est appelée à jouer un rôle considérable dans l'histoire économique du monde, de même qu'elle offre un débouché au surcroît de population agricole.

Le Gouvernement a reconnu, depuis longtemps, la nécessité de coloniser la Sibérie par des émigrants libres, venus de la Russie d'Europe. Dès 1821, le comte de Speranski en a indiqué le double avantage pour la Sibérie si peu peuplée et pour les paysans russes qui vivent dans les régions où l'on manque de terre. Jusque vers 1880, le Gouvernement s'est maintenu sur la réserve, on pourrait presque dire sur la défensive, Avec l'accroissement de la population dans les Gouvernements du Centre, le besoin est devenu impérieux. Le manque de terres dans les provinces agricoles; l'impossibilité où sont les paysans de trouver, comme dans les régions industrielles, des salaires rémunérateurs; la difficulté de passer brusquement à un mode de culture plus intensive, tels ont été les principaux facteurs de l'émigration. L'extension prise par ce mouvement à la fin du XIXe siècle, le caractère de force irrésistible qu'il a revêtu, ont obligé le Gouvernement à prendre des mesures pour le régulariser.

En 1885, il fut créé, dans la Sibérie occidentale, un corps spécial de topographes et de fonctionnaires chargés de constituer des territoires de colonisation. En 1889, la loi concernant l'émigration reconnut la colonisation comme un besoin national; l'empereur Alexandre III insista sur l'utilité qu'il y aurait à unir la construction du chemin de fer avec la colonisation de la Sibérie; l'empereur Nicolas II exprima l'opinion qu'elle était sans danger, à condition qu'on la régularisât. Les effets s'en firent sentir bien vite. Le nombre des émigrants grandit : après n'avoir pas dépassé quelques milliers avant 1889, il atteint 50 000 cette année-là pour arriver bientôt à 200 000 personnes des deux sexes, chiffre qu'il conserve depuis lors, à l'exception d'un recul passager en 1897.

La population de la Russie d'Europe augmente annuellement de 1 500 000, et cette augmentation est progressive; si l'on déduit les 200 000 émigrants en Sibérie, il reste 1 million 300 000, ce qui donne 13 millions en dix ans. Cet accroissement de population rend plus intense le manque de terre dans les provinces agricoles, et c'est là le principal facteur de l'émigration. D'autre part, la Sibérie est à peine peuplée. On prétend, il est vrai, que le stock de terres propres à la colonisation est presque épuisé, mais cela n'est pas exact; les efforts du secrétaire d'État, Koulomzine, pour élucider cette grave question, ont été couronnés de succès : les terres aptes à être colonisées abondent; il sera nécessaire seulement de procéder à des défrichements. La colonisation a été étendue, d'une part, vers le Nord, aux vastes régions de forêts de la Sibérie, qu'on nomme la *taïga* et les *ourmans* et, d'autre part, aux territoires des steppes; on a pratiqué des asséchements dans la steppe de Baraba.

Ni les hommes ne peuvent manquer à la Sibérie, ni les terres aux cultivateurs. Mais il faut faciliter l'émigration, les conditions du départ; avoir soin de ne pas laisser emporter dans le bagage de l'émigrant, de trop grandes illusions, il ne faut pas qu'il compte sur une existence facile et indolente. Au contraire un labeur ardu, la lutte contre un climat rude, l'attendent, mais avec des chances de succès et d'indépendance matérielle.

Le comité de Sibérie a beaucoup fait pour éclairer les paysans sur les conditions particulières où ils se trouveront; il recommande des explorations méthodiques, à la suite desquelles on déterminera les régions à coloniser; il demande qu'on prenne des mesures pour préserver les richesses forestières immenses de la Sibérie contre les incendies, contre l'exploitation folle; il faut protéger les parties des forêts dont la conservation répond à des intérêts généraux.

Jusqu'ici on a attiré surtout des agriculteurs en Sibérie. Mais l'avenir de ce riche pays ne dépend évidemment pas seulement de l'agriculture, et pour arriver au plein développement économique, il est indispensable de créer une industrie de transformation, d'augmenter la population des villes et le nombre des ouvriers. Les négociants et les industriels sibériens n'ont pas les ressources nécessaires pour cela, et l'on commence à s'apercevoir du manque d'artisans, de petits négociants. Il faudrait assigner au chemin de fer de Sibérie des terres de la couronne, qu'on pût morceler, lotir et donner à bail à cette catégorie d'émigrants.

Hugues Le Roux. — *Chasses et Gens d'Abyssinie.* 1 vol. Paris, Calmann Lévy, 3, rue Auber. Prix : 3 fr. 50.

LES REVUES ETRANGERES

ARGONAUT

San Francisco.

Une Vénus indienne.

Le dernier des Mohicans n'est plus qu'un lointain souvenir; dans un siècle, peut-être, les derniers Indiens de l'Amérique du Nord auront vécu. Le regret que nous en éprouvons devient véritablement poignant quand nous lisons, dans une revue américaine, des descriptions de la vie indienne telles que l'article que nous analysons ici, et qui est dû à la plume d'un explorateur anglais, M. James. Que ce dernier ait pris quelque complaisance à nous peindre les beaux côtés de la vie indienne, il n'en est pas moins vrai que sa relation de voyage n'est pas un roman et contient certainement une large part de vérité. Les Indiens qu'il a vus, dans les contrées encore à demi désertes qui s'étendent du Colorado à la Californie, le long des frontières du Mexique, loin d'être des débris de peuplades profondément déchues et dégradées, comme on l'a dit quelquefois, ont étonné le voyageur par la dignité de leur attitude, par leur genre de vie simple, patriarcale, par leur application au travail.... et par les belles femmes dont s'enorgueillit une race qui se meurt!

Il est vrai qu'ils habitent, d'après M. James, un pays ravissant, où l'hiver est inconnu, où la fertilité du sol est merveilleuse, partout du moins où il est arrosé par des rivières. Vous mettez en terre un plant de vigne; en trois ans, vous avez déjà une treille de cinquante pieds de haut et chargée de belles grappes! Les palmiers y atteignent la hauteur des maisons. Nous supposons, cependant, que le voyageur n'y a pas vu, en fait de maisons, les sky-scrapers de Chicago.

Dans ces contrées soi-disant désertes, habitent trois espèces d'Indiens : les « pueblos », ou Indiens sédentaires, les nomades et les semi-nomades.

Le voyageur a séjourné dans la tribu des Hopi, qui appartient aux pueblos, et qui demeure dans des villes ou villages parfaitement organisés et policés. Toutes les familles vivent sur le pied d'égalité; c'est une démocratie au sens absolu, où le peuple obéit à des lois qu'il s'est données lui-même.

Nous aimerions avoir plus de détails sur une organisation politique qui semble être l'application intégrale du *Contrat Social* de Jean-Jacques. Mais M. James est plus épris de la beauté des Indiennes que de la maturité politique des Indiens, et la partie la plus intéressante de son article est consacrée à celle qu'il appelle la « Rose du Désert », l'incomparable Kuch-i-ouen-ti-oua, le « plus brillant joyau d'un paradis semi-tropical ».

Que le nom de la Vénus américaine ne vous effraie point : elle n'a de barbare que ce nom. Mais tous ses compatriotes sont fiers de l'admiration que lui a prodiguée le voyageur anglais; et ils n'ont pas attendu l'appréciation d'un Européen pour être sensibles à « sa démarche pleine de grâce, d'aisance et de dignité, à la délicieuse candeur, qu'illumine une intelligence éveillée, de ses grands yeux noirs. » Dans cette belle enfant revit le type le plus pur de la beauté américaine. Bref, c'est la « professional beauty » du Nouveau Monde.... sans les Anglo-Saxons!

Mais, si Kuch-i-ouen-ti-oua est belle, elle le sait, car elle porte toujours sur elle un petit miroir rond, qui lui sert à se coiffer. Sa chevelure est d'un noir à reflets bleuâtres, genre aile de corbeau. Elle la divise en deux masses auxquelles, par un ingénieux tour de main, elle donne l'apparence de deux grandes ailes déployées de chaque côté de la tête. Et ce n'est pas là un calcul de coquetterie individuelle; dans sa tribu, cette coiffure, appelée « nashmi », est celle de toutes les jeunes filles à l'âge de l'adolescence. Mais la belle Kuch-i.... etc., la porte avec une grâce particulière; il y a une harmonie parfaite entre la courbe élégante de sa chevelure et sa figure ronde, pleine, ses joues délicieusement capitonnées de fossettes, ses dents bien blanches, son menton délicatement, on pourrait dire voluptueusement modelé.

N'allez pas croire que pour être saluée par tout le monde comme le « génie de la beauté indienne », Kuch-i soit mise dans une vitrine et pose tout le jour devant les foules extasiées; elle travaille à ravir, de ses dix doigts, non à quelque ouvrage de broderie ou de crochet, mais de vannerie. Elle fait des paniers. C'est ainsi qu'elle gagne sa vie et celle des siens. Il est vrai que ses paniers sont de véritables œuvres d'art, au dire du moins de notre voyageur, que je soupçonne d'un peu de complaisance; il a moins regardé les brins d'osier que les jolis doigts blancs.... pardon! cuivrés, qui les entrelaçaient.

Et Kuch-i n'a que seize ans! C'est le cas de dire à la Nausicaa indienne, dernier sourire d'une race qui se meurt, les paroles du divin Ulysse et du galant M. James :

« Heureux qui t'aura pour épouse!.... »

GEOGRAPHICAL JOURNAL

Londres.

Une Excursion à Jof, en Arabie.

La ville de Jof a donné son nom à l'oasis où elle est située, à l'entrée du désert du Nefoud, au nord de la péninsule. Ce désert est peut-être la partie de cette vaste contrée qui semble le plus frappée d'une éternelle malédiction, et que les voyageurs osent le moins affronter. Eh bien, à l'entrée de cet enfer, l'oasis de Jof (ou d'El Djouf) est toute ruisselante de sources fraîches et ombragée de milliers de palmiers, qui suffisent à la nourriture de ses soixante-dix ou quatre-vingt mille habitants. Les Arabes connaissent bien les sources sulfureuses de ce coin de terre et usent de leurs vertus thérapeutiques. D'ailleurs, les marchands de Bagdad, de la Mecque, de Damas, viennent visiter régulièrement l'oasis. La monnaie courante est un vieux dollar de Marie-Thérèse, auquel les indigènes donnent le nom de shushi.

La ville de Jof, qui compte quarante mille habitants, est d'un aspect des plus curieux avec ses nombreuses citernes, dont des vaches et des chameaux sont sans cesse occupés à tirer de l'eau à l'aide de cabestans. Les maisons, qui ont parfois trois étages, alternent avec de délicieux vergers, où mûrissent l'abricot, la prune, la pomme, la vigne, le citron, le limon, etc. En revanche, si les fruits croissent en abondance, le blé est très rare, et le bétail ne consiste qu'en de rares chèvres ou vaches étiques.

BERLINER TAGBLATT

Au Maroc.

Rien n'est plus séduisant que l'Atlantique au large des côtes marocaines, par un beau jour de printemps; rien n'est d'aspect plus funèbre et d'un voisinage plus périlleux que ces côtes, lorsque la nuit tombe, et où, à part un pauvre phare isolé, celui du cap Spartel, pas un point lumineux ne s'allume pour guider les navigateurs. Allah n'a pas besoin de phare pour éclairer les croyants dans la mer profonde; seuls, les envahisseurs, les chrétiens maudits, sont perdus quand ils n'ont plus leurs chétives lanternes....

Un voyageur allemand nous fait cette jolie description de Rabat :

> L'ancienne capitale du Maroc, vue de la mer, a l'aspect le plus imposant; avec ses hautes murailles d'un gris sale, et les nombreuses tours qui les couronnent, on dirait d'une de nos cités crénelées du Moyen Age. La ville s'élève sur un long rocher pelé, qui plonge dans la mer en une paroi abrupte et qu'une rivière, le Bcc Regreg, a nettement tranché en deux masses, que sépare ainsi une véritable brèche de Roland. A gauche de cette brèche, s'élève, superbement isolé, un énorme bâtiment ou plutôt un cube de pierres presque sans fenêtres : c'est la prison de la ville. Non loin de cette façade aveugle et sinistre, se dresse la tour du Hassan, le chef-d'œuvre de l'art mauresque : elle est entièrement imbriquée de plaques d'émail, qui mettent une splendeur sur ce roc chauve que surmonte la lourde masse d'une prison!
>
> A droite du ravin, c'est au contraire toute une ville blanche et coquette qui couronne l'horizon, l'étincelante cité de Slâ, qui, d'après le dicton musulman, n'aurait jamais encore été foulée par le pied d'un infidèle.

Il est vrai que le port de Rabat est si mauvais, que ce n'est pas Allah, mais les écueils et le ressac qui repoussent de la côte les indiscrets Européens.

Les grands Travaux de l'Acropole d'Athènes.

Depuis quelque temps, on a mené grand bruit autour des travaux considérables effectués sur l'Acropole d'Athènes; beaucoup d'idées inexactes, donnant des choses une notion erronée, ont circulé. Comme ces travaux ont eu déjà et auront par la suite des résultats matériels importants au point de vue de la physionomie monumentale d'Athènes, il y a quelque intérêt à en parler en détail, à montrer qu'ils étaient nécessaires, indispensables même, et à mettre les choses au point.

On s'aperçut avec émotion, voilà quelque dix ans, que l'Acropole d'Athènes, cet ensemble unique tant de fois mutilé pendant deux mille trois cents années d'histoire, se trouvait menacé dans toutes ses parties d'une destruction imminente et, cette fois totale, catastrophe irréparable dont l'univers eût été affecté. Les temples de l'Acropole disparus, écroulés, que serait-il resté en effet pour enseigner ce qu'avait été l'âme religieuse et sociale des Grecs du VIe, du Ve, du IVe siècle avant l'ère chrétienne? Le beau temple massif de Pœstum, les temples de Ségeste et d'Agrigente, le temple transformé en église de Syracuse, les colonnes du cap Sunium, d'Egine, de Corinthe, les ruines de Phigalie, quelques autres encore, voilà tout ce qui aurait pu représenter l'architecture classique des beaux siècles de la Grèce; car on ne peut raisonnablement prétendre que des champs de fouilles comme ceux de Sélinonte, d'Olympie, d'Épidaure ou de Delphes, si importants soient-ils au point de vue historique et archéologique, puissent frapper la pensée, non pas seulement comme un temple, mais même comme la ruine d'un temple encore dressée sur la ligne d'horizon. Si passionnante que soit une fouille, jamais elle ne donnera l'impression d'un monument même à demi-intact, et un cimetière de débris, si riche qu'on l'imagine, n'éveillera jamais le même essaim de visions qu'un édifice mutilé, mais debout. Laisser par négligence ou incurie succomber l'Acropole d'Athènes, eût été un véritable crime, car rien dans le monde grec ancien, aujourd'hui survivant ou arraché du sol par la pioche des fouilleurs, n'eût pu donner une idée même approximative de l'effet que produit sur un cerveau d'artiste ce sanctuaire, sans rival maintenant.

ANGLE NORD-OUEST DU PARTHÉNON.

Photographie de M. Georges Toudouze.

Ce fut le Parthénon qui, le premier de tous les monuments athéniens, attira l'attention par son état dangereux. Le vénérable édifice, dans lequel l'histoire de l'Art se plaît à reconnaître le type achevé de la formule architecturale hellénique, a été maltraité par les hommes d'une manière odieuse, et il faut vraiment qu'Ictinus, son constructeur, l'ait bâti avec un génie exceptionnel pour qu'il ait pu résister à tant d'insultes et si graves. Respecté par les Romains, maîtres de la Grèce, le Parthénon fut attaqué dans son gros œuvre par les chrétiens du VIe siècle après Jésus-Christ, qui lui adjoignirent une abside byzantine sur la face orientale, percèrent des portes nouvelles et le transformèrent en une église dédiée à la Vierge Mère de Dieu. Au XVe siècle, les

Turcs, installés dans la péninsule des Balkans, après la prise de Constantinople par Mahomet II, en 1453, convertirent le temple-église en mosquée et le surmontèrent d'un minaret dont l'escalier intérieur existe encore à l'angle sud-ouest. Lorsque Francesco Morosini, général de la République de Venise, vint assiéger Athènes en 1687, les Turcs, établis militairement sur l'Acropole, transformèrent en poudrière le Parthénon, déjà abîmé par tant d'adaptations successives à diverses religions : le vendredi 26 septembre 1687, à sept heures du soir, une bombe pointée par un lieutenant de Lünebourg s'abattit sur le Parthénon et, en une formidable explosion, le temple sauta. Il fut coupé en deux, et seules subsistèrent dès lors les deux façades est et ouest : des longs côtés nord et sud il ne resta que quelques fragments, tandis que des deux parts s'abattaient les colonnes, éparpillant leurs tambours en morceaux. Les maladroites déprédations de Morosini vainqueur, qui voulut emporter à Venise, comme trophées, les figures des frontons et ne réussit qu'à les briser, achevèrent le profond ébranlement causé par la secousse. Au début du XIXe siècle, lord Elgin à son tour compléta l'œuvre vandale en faisant fracasser à coups de marteau les corniches et les triglyphes qui le gênaient, pour enlever la plupart des métopes encore existantes et bon nombre des plaques de la frise. Enfin, la grande campagne de fouilles entreprise de 1886 à 1889 et, au cours de laquelle le sol de l'Acropole a été partout retourné jusqu'au roc vif, a, en plus d'un endroit, déchaussé les fondations du Parthénon : bien qu'aussitôt les résultats scientifiques acquis, ces dangereuses excavations provisoires aient été rebouchées avec les déblais, leur existence momentanée n'en a pas moins contribué à compromettre la solidité des ruines mal assurées.

Aussi le Parthénon avait-il fini par se trouver, en réalité, à la merci d'un événement accidentel imprévu, tremblement de terre ou affaissement brusque d'une assise de marbre usée par le temps et les imprudences des hommes.

Aussitôt cette situation connue, le Parthénon fut déféré à l'examen attentif des gens les plus compétents en pareille matière. Un architecte français, M. Lucien-Magne, étudia patiemment sur place un système de consolidation, et ses études, admirablement documentées, ont été réunies en 1895 sous forme d'un important mémoire. Il concluait naturellement à l'urgence absolue de travaux extrêmement sérieux. Son opinion fut appuyée par celles d'architectes anglais et allemands que l'on consulta également. Ces délibérations savantes furent d'un tel poids, que, sans hésiter, les travaux recommandés furent entrepris en 1896 et ne prirent fin que dans les derniers mois de 1902.

En même temps, les autres monuments de l'Acropole, pour des raisons diverses, mais pour une fin semblable, attiraient l'attention.

PANORAMA DE L'ACROPOLE PENDANT LES TRAVAUX.

Photographie de M. Georges Toudouze.

Le gracieux temple de l'Érechthéion, dans l'enceinte inférieure duquel, au cours des fouilles de 1885 et 1886, M. Kavvadias, éphore général des antiquités du royaume de Grèce, a découvert la merveilleuse série des statues archaïques peintes (aujourd'hui incomparable trésor du musée de l'Acropole), n'avait pas moins que le Parthénon, souffert des injures du temps et de lord Elgin, et de l'ébranlement causé par les fouilles contemporaines. Durant l'hiver de 1902, j'ai pu remarquer moi-même, étant en compagnie d'un fonctionnaire hellénique attaché aux travaux en cours, qu'un jour de tempête exceptionnelle du nord, pendant laquelle soufflait avec violence l'impétueux Boréas, certaines colonnes tremblaient fort dangereusement sous les secousses répétées des rafales et oscillaient sur elles-mêmes.

Bien plus inquiétante encore est la situation du temple de la Victoire Aptère : enfoui, en 1687, par les Turcs dans une batterie qu'ils construisirent sur l'aile sud des Propylées, ce charmant petit édifice avait été

retrouvé en morceaux et rebâti pièce à pièce, comme un jeu de construction pour enfants, en 1835-1836, par l'archéologue anglais L. Ross, aidé des deux architectes Schaubert et Hansen. On s'aperçut, voici quelque temps, que le bastion qui supporte cette petite merveille de l'art ionique, se sillonnait de longues lézardes parfaitement visibles de fort loin. Sur ces lézardes, on a, avec du plâtre, fixé des témoins, simples lamelles de verre, dont l'éclatement progressif a été la preuve que ces fissures s'agrandissaient lentement, mais sûrement. Le bastion s'affaissait, le massif de maçonnerie travaillait; le temple était alors sous le coup d'une destruction par suite d'un écroulement subit qui l'aurait entraîné dans la chute possible du bastion en péril chaque jour grandissant.

Les Propylées, cette magnifique entrée de l'Acropole, ce vestibule de marbre bâti par Mnésiclès, étaient aussi fort atteints : ils étaient restés intacts jusqu'au XIVe siècle, lorsque les ducs francs, installés à Athènes, les transformèrent en château-fort en démolissant l'aile sud pour la remplacer par une tour (abattue aux frais de Schliemann, qui découvrit l'antique Troie et Mycènes, de nos jours, en 1875). Les Turcs ensuite y installèrent leur aga et une poudrière : en 1656, la foudre tomba sur les Propylées, la poudrière et le dépôt d'armes sautèrent, et l'on n'entendit plus jamais parler de l'aga ni de sa famille. Les Propylées furent effroyablement endommagées, des colonnes s'abattirent, brisées par l'explosion; les longues architraves monolithes tombèrent sur le pavé de marbre, et la construction entière fut profondément remuée. Elle menaçait aussi une ruine définitive.

Enfin, les murs qui garnissent les flancs de l'Acropole et enserrent le plateau de leur ceinture protectrice de remparts, n'offraient pas meilleure apparence. Le mur de Thémistocle, en particulier, ce mur bâti sur la face nord au-dessus des *Longues Roches*, de la fontaine Clepsydre, des grottes de Pan, d'Apollon et s'allongeant sur une partie de l'emplacement des anciens murs pélasgiques, était rempli de crevasses et menaçait par places de s'abattre sur le versant de l'Acropole, compromettant la stabilité des remblais qu'il supporte et de l'Erechthéion voisin. Il devenait nécessaire de revoir de près les matériaux, de qualité variable, qui le composèrent, lorsque Thémistocle, vainqueur à Salamine, le fit élever en hâte avec les débris de toutes sortes laissés par les Perses, sur cette Acropole dont ils avaient avec rage saccagé les monuments, triomphe de l'art archaïque attique.

Si le Parthénon réclamait des soins urgents et très complets, il ne devait donc pas attirer seul l'attention : c'était bien l'ensemble monumental qui était menacé. L'Acropole était réellement en danger, et l'on se résolut sans retard aux remèdes les plus énergiques.

Ce fut la *Société Archéologique* qui se chargea de mener à bonne fin l'œuvre devenue nécessaire, et elle assuma cette tâche redoutable avec une rectitude de vues, un sens intelligent des responsabilités engagées, une largeur d'idées et un esprit de suite auxquels il convient de rendre, dès maintenant, un plein et très sincère hommage.

PANORAMA DE L'ACROPOLE PENDANT LES TRAVAUX.

Photographie de M. Georges Toudouze.

La *Société Archéologique* possède, en Grèce, une situation assez particulière et dont nous nous ferions une idée inexacte en la comparant à notre officielle *Commission des Monuments Historiques*. C'est une association privée, qui s'est donné pour but d'exploiter et de régir ce capital artistique et scientifique que la Grèce d'autrefois a légué à la Grèce d'aujourd'hui, sous forme de ces antiquités répandues sur le sol du royaume hellénique, et jaillissant encore presque à chaque coup de pioche méthodiquement donné dans cette terre, qui fut jadis si riche en grandes cités et en brillants sanctuaires. La Société a une caisse particulière, et son budget ne se confond point avec celui de l'État; ce budget est assez riche et sert à solder les frais, souvent considérables, de fouilles, d'expropriations, que la Société

entreprend pour son propre compte ou aide les savants étrangers à entreprendre pour eux-mêmes. L'état-major de la Société est cependant composé de personnages revêtus d'un caractère officiel, les éphores, fonctionnaires de l'État grec qui n'ont rien de commun avec les magistrats auxquels la vieille Sparte donnait le même nom au temps de Léonidas, d'Agésilas ou de Lysandre. Les éphores contemporains constituent le personnel parmi lequel se recrutent les conservateurs de musées et les directeurs de fouilles.

En tête de tous ces savants, il convient de placer M. P. Kawadias qui occupe le poste de directeur général des antiquités et est célèbre par les belles découvertes qu'il fit à Épidaure et sur l'Acropole d'Athènes. La Société est donc une association privée par sa constitution même, mais prend, par la personnalité de ceux qui la dirigent, un caractère semi-officiel.

Jalouse de ne laisser à personne le souci et l'honneur de sauver des dangers qui la menaçaient l'Acropole d'Athènes, la *Société Archéologique* se mit donc aussitôt à l'œuvre. Elle prit à sa charge tous les frais matériels. Une commission internationale, composée de savants grecs, français, allemands, anglais, américains, fut chargée de la haute surveillance des travaux, à la tête desquels fut placé, comme chef direct, un architecte grec, M. Balanos.

Cependant une très grave question se posait tout de suite, et, malgré la direction donnée d'une manière très nette à l'entreprise dès l'origine, il se trouve encore à chaque instant des gens pour soulever de nouveau le débat. Étant donné l'état dans lequel se trouvaient et se trouvent encore les monuments en péril, comment devait être compris le travail?

PARTIE D'ARCHITECTURE RÉPARÉE A L'ANGLE NORD-OUEST.

Photographie de M. Georges Toudouze.

Quelques esprits entreprenants auraient voulu que, puisqu'on touchait à l'Acropole, on fît mieux que la momifier. De chaque côté du Parthénon, sur les faces nord et sud, on voit en effet s'allonger sur le roc des tambours de colonnes écroulées qui, alignées après coup, donnent l'impression de colonnes simplement renversées par la célèbre explosion. Impression absolument inexacte d'ailleurs : c'est là un arrangement factice tout contemporain et sans aucune réalité historique, qui malheureusement trompe, au premier abord, beaucoup de personnes. Certains émirent donc l'idée que l'on devrait relever ces soi-disant colonnes abattues et les remettre en place. Rien de plus dangereux qu'une telle proposition : en effet, ces prétendues colonnes étant incomplètes, il eût fallu refaire les tambours absents; sur ces colonnes ainsi reconstituées, on n'eût pas résisté au plaisir de rétablir des architraves sous prétexte qu'il y en avait eu jadis, et que quelques-uns de leurs fragments peuvent encore se retrouver çà et là sur le plateau. Dans cette voie, il n'y avait plus de frein : entraîné par la marche des choses elles-mêmes, il eût fallu rétablir le Parthénon complètement, y compris les statues disparues et la fameuse Athéna Chryséléphantine de Phidias, puis, après le Parthénon, l'Acropole tout entière. Et dans ce cas, quelle Acropole refaire? celle de Périclès? celle d'Alexandre? celle de l'Empire romain? Engagé dans un pareil chemin, on va vite à l'impossible, et il n'y a pas plus de raison de s'arrêter en si belle marche que d'aller jusqu'à l'extrême. C'était, de toute façon, le souvenir antique saccagé par un vandalisme bien plus dangereux que celui de Lord Elgin.

Heureusement, le danger a été jusqu'à présent évité : on consolide, on momifie, mais on ne reconstitue point. Contrairement à l'avis des restaurateurs trop zélés, rien n'a été changé à l'état actuel, on respecte la ruine tout en la protégeant de la totale destruction et tout porte à croire que l'on continuera dans la voie sévère, mais vraiment artistique, que l'on suit depuis plus de six années.

Ce fut en effet en 1896 qu'arriva de France un grand échafaudage commandé spécialement pour la circonstance dans notre pays (la Grèce ne pouvant le fournir) et qui coûta la somme de 80 000 drachmes, soit 50 000 francs de notre monnaie. Aussitôt débarqué, cet échafaudage fut transporté à l'Acropole. Celle-ci avait reçu pour ces travaux une organisation mécanique satisfaisante : deux rails, formant un plan incliné partant du terre-plein, passent sous la porte Beulé et viennent aboutir en dedans des Propylées, où un treuil, installé sous la porte centrale, permet de hisser les plus lourds fardeaux, glissant sur les deux rails. L'échafaudage fut monté devant le Parthénon, contre la façade occidentale, qui était la plus menacée.

(A suivre.) GEORGES TOUDOUZE.

Pour les Sinistrés des Tuamotu.

L'Union des Femmes de France, émue des désastres causés par le cyclone qui a ravagé les îles de Tuamotu, ouvre une souscription en faveur des sinistrés. Elle sera heureuse de faire parvenir au comité de secours les sommes qui lui seront versées au siège de la Société, 29, rue de la Chaussée-d'Antin.

Un Milliardaire américain. — M. Pierpont Morgan, fondateur du Trust de l'Océan.

M. Pierpont Morgan est le seul « capitaine d'industrie » qui ne soit pas sorti du rang. Tandis que M. Carnegie a été, pendant son enfance, enrouleur de bobines dans une filature de coton, et que M. Rockefeller a commencé à gagner sa vie en travaillant de ses mains, le fondateur du trust de l'Océan est un millionnaire de naissance. Il a été le premier qui ait donné un démenti à un adage universellement admis en Amérique comme un article de foi : avant qu'il eût conquis une place prépondérante dans l'état-major industriel et financier de sa partie, on croyait qu'un homme ne pouvait gagner une fortune d'un milliard qu'à la condition d'avoir, au début de sa vie, traîné une petite charrette ou vendu des journaux dans les rues.

L'exemple donné par M. Pierpont Morgan a montré que la rude et sévère école de la pauvreté, vaillamment affrontée au début de la vie, n'est pas nécessaire pour apprendre l'art de remuer des millions par centaines et de fonder des entreprises colossales. L'homme qui est aujourd'hui l'arbitre des destinées économiques du Nouveau Monde a trouvé une cinquantaine de millions dans son berceau. Non seulement sa famille occupait une place considérable dans la haute finance américaine, mais elle avait une généalogie en règle; elle remontait à 1636. Aux États-Unis, c'est de la vieille noblesse. Du côté maternel, il était le petit-fils de John Pierpont, issu comme les Morgan d'une ancienne lignée coloniale et poète universellement admiré.

L'héritier de ces deux noms célèbres, l'un dans le monde financier, l'autre dans les lettres, reçut une éducation très soignée. Pendant sa première jeunesse, les instincts poétiques qu'il croyait tenir du côté de sa mère parurent l'emporter, et il fit des vers où les juges les plus portés à l'indulgence ne purent découvrir la moindre étincelle de talent. Dégoûté de la poésie, le jeune Morgan céda aux exhortations de son père et entra dans le conseil d'administration d'une société d'assurances maritimes. Il ne manquait pas une seule séance afin de toucher son jeton de cinquante francs, mais il n'ouvrait jamais la bouche pour prendre part aux délibérations de ses collègues et votait toutes les mesures proposées par le Président. Cette façon de comprendre son mandat le fit congédier au bout de l'année.

M. PIERPONT MORGAN DANS SON CABINET DE TRAVAIL.

D'après une photographie.

Tandis que ce financier muet, dont les débuts ne semblaient pas annoncer une brillante carrière, s'effaçait de son mieux afin de ne pas appeler l'attention sur lui, une surprise se préparait à la Bourse de New York. Une nouvelle, que les spéculateurs les mieux informés n'avaient pas soupçonnée, se répandit tout à coup dans Wall Street.

Le chemin de fer d'Alleghany et Susquehanna, ruiné de fond en comble par Fisk et Gould, ces deux grands maîtres dans l'art de s'enrichir en conduisant à la faillite les entreprises les plus prospères, était remis sur pied, et le sauveur de cette affaire désespérée s'appelait John Pierpont Morgan.

Après cette victoire, le jeune financier, arrivé du jour au lendemain à une célébrité retentissante, devint le Terre-Neuve attitré des chemins de fer des États-Unis. Avec une incomparable sûreté de coup d'œil, il savait en premier lieu discerner le rôle qui devait être assigné à une ligne dans la circulation générale des voyageurs et des marchandises, et ensuite supprimer les dépenses inutiles et remplacer des tarifs de concurrence exagérée par des prix de transport calculés de façon à produire un rendement maximum. Il suffisait qu'il prît la direction d'une Compagnie à deux doigts de la faillite, pour qu'elle rapportât presque aussitôt des bénéfices à ses actionnaires. Dans la suite, il ne s'est plus contenté de la gloire de sauver des chemins de fer en détresse, et il a considérablement étendu le cercle de ses opérations. Il a été l'organisateur du trust de l'acier, du trust du charbon et de l'anthracite, et enfin de ce trust colossal de la navigation qui assurerait aux États-Unis le monopole des communications par mer entre l'Europe et le Nouveau Monde. Fort heureusement pour la liberté du commerce, cette gigantesque entreprise paraît rencontrer de sérieuses difficultés.

Aujourd'hui, M. Morgan est à la tête de dix-huit lignes de chemins de fer, qui représentent une longueur totale de près de 90000 kilomètres, c'est-à-dire plus que les réseaux de l'Allemagne et de l'Angleterre réunis; il dirige en outre 13 grandes entreprises industrielles, 7 banques, 3 compagnies de câbles et de télégraphes, sept grandes compagnies d'assurances et enfin le gigantesque trust de la navigation. Si l'on additionne les capitaux représentés par toutes ces entreprises, on obtient un total de 32 milliards.

M. Morgan n'est pas un homme, mais une institution. Il ne peut pas être malade sans que le crédit public soit atteint. Au mois de novembre 1902, le bruit se répandit à la Bourse de New York que sa vie était en danger, et il n'en fallut pas davantage pour provoquer une effroyable panique. Sa mort serait un désastre pour les États-Unis : un nombre incalculable d'entreprises, qui ne vivent que du prestige de son nom, s'effondreraient toutes ensemble s'il était enlevé à l'admiration de ses concitoyens.

Les Américains professent une sorte de culte pour cet athlète de la finance, qui soulève des milliards à bras tendu. L'enthousiasme qu'il inspire était d'autant plus vif, que son désintéressement personnel ne saurait être mis en question. S'il organise des trusts, des syndicats, des spéculations colossales, ce n'est pas pour augmenter indéfiniment sa fortune, mais pour donner carrière à une activité dévorante et être en réalité l'homme le plus influent de son pays. Bien qu'il parût, de plein droit, suspect de partialité en faveur du capital dans un conflit survenu à propos d'une question de salaires, M. Mitchel, le chef de la dernière grève des mineurs, n'hésita pas à le choisir pour arbitre. Entre les intérêts qui étaient en lutte, il sut tenir la balance égale, et, passant par-dessus la tête des comités, des ouvriers et des conseils d'administration des Compagnies minières, il traita de puissance à puissance avec le président de la République, et régla directement avec lui les conditions du traité de paix qui devait mettre fin à un chômage désastreux pour l'industrie américaine.

Il semblerait qu'un financier, chargé de diriger une cinquantaine d'entreprises industrielles et commerciales, ne devrait pas avoir beaucoup de temps à consacrer à des acquisitions d'œuvres d'art. M. Morgan, qui a été poète pendant sa jeunesse, n'a plus assez de loisirs aujourd'hui pour faire des vers, mais il a conservé un goût très vif pour les livres rares, les tableaux et les statues. Ce n'est pas qu'il ait un flair infaillible; il ne sait pas évaluer le prix d'une toile avec la même sûreté que les frais d'exploitation d'un chemin de fer. Un de ses biographes et un de ses admirateurs les plus fervents, M. Samuel Moffet, avoue dans le *Pall Mall Magazine* que l'éminent financier commet parfois des erreurs lorsqu'il s'aventure dans le domaine des Beaux-Arts. C'est ainsi qu'il lui est arrivé de payer un faux Gainsborough 750000 francs.

Il ne faudrait pourtant pas conclure de ce mémorable exemple que M. Morgan soit un client tout désigné pour les fabricants de tiares. Il a payé la *Madone de Padoue*, de Raphaël, 2500000 francs, un psautier imprimé par Furst et Schœffer, 120000 francs, et il n'a pas reculé devant le prix de 5 millions pour avoir les panneaux peints par Fragonard pour Mme du Barry.

Les trésors artistiques que M. Morgan paye, en général, deux ou trois fois leur valeur ne font que passer par ses mains. Il a donné à la Bibliothèque de l'Athenæum de Liverpool plusieurs milliers de manuscrits de Burns, au Musée américain d'histoire naturelle les deux plus beaux saphirs qui existent sur le globe, et au Musée métropolitain de New York une collection de bijoux grecs évaluée à plus d'un million.

Dans ses libéralités quotidiennes, le célèbre financier suit l'impulsion du moment et ne s'efforce pas, comme la plupart des autres milliardaires, de créer des établissements pourvus d'une dotation énorme et destinés surtout à transmettre aux générations à venir le nom de leur fondateur. Il ne lui est jamais venu à l'esprit de créer de toutes pièces une Université Morgan; mais le total des libéralités qu'il a éparpillées sur des œuvres de philanthropie, d'instruction publique ou de propagande religieuse ne s'en élève pas moins à 25 millions de francs. La longue liste de ses générosités révèle de sa part une bienveillance très éclectique et l'absence de tout parti pris. Il a donné 5 millions pour l'École médicale de Harvard et 2500000 francs pour la construction de la cathédrale de Saint-Jean-de-Dieu, 1 million pour procurer du travail aux pauvres, 5 millions pour les hôpitaux, 500000 francs pour payer les dettes de l'Association chrétienne des jeunes gens, 500000 francs pour la Bibliothèque publique de Kolyske, dans le Massachusetts et 250000 francs pour l'hôpital d'Aix-les-Bains.

S'agit-il d'envoyer aux Philippines des missionnaires protestants de la secte épiscopale, il n'hésite pas à se charger seul des frais de voyage et d'entretien de cent de ces *clergymen*. M. Morgan apprend-il qu'une vieille maison de Banque est bien près de faire faillite, il lui prête aussitôt une somme de 5 millions sans exiger d'elle aucune garantie et réussit à la remettre sur pied.

Il n'y a qu'une chose dont ce milliardaire ne soit pas prodigue, c'est de son temps. Bien qu'il soit plus facile à aborder que la plupart des autres potentats de la finance américaine, l'organisateur du trust de la navigation n'accorde pas plus de cinq minutes d'entre-

tien à un homme qui n'a pas à lui parler d'une question du plus vif intérêt.

Ce colosse de six pieds, dont les traits ressemblent à une ébauche de sculpteur à peine dégrossie, a l'aspect dur et la parole brève. Aucun de ses amis ne se souvient de l'avoir vu rire; il n'en a pas le temps. Il ne dédaigne pas les plaisirs de la vie, bien au contraire : il a un goût marqué pour la bonne table et surtout pour les énormes cigares qu'il fait fabriquer spécialement pour lui. A l'Union-Club de New York, où il va quotidiennement, Pierpont Morgan s'isole à une table, fume, semble rêver, puis se retire sans laisser échapper une parole. A l'église Saint-Georges, où il est assidu, il a sa place marquée, mais solitaire.

Il lui est arrivé récemment de faire subir un quart d'heure de retard à tous les trains qui circulent sur les divers réseaux dont il dispose et de désorganiser le service des voyageurs, des postes et des marchandises sur près de la moitié du territoire de l'Union, et cela pour laisser la voie libre au train spécial qui le ramenait à New York. Aucun des monarques les plus absolus d'Europe n'aurait osé se permettre un pareil abus de sa puissance.

Signe particulier : M. Morgan aime les enfants et les chiens.

G. Labadie-Lagrave.

L'Inventaire de la Houille blanche en France.

On trouve en France, sur les rivières non navigables, 48 870 chutes d'eau utilisées par un peu plus de 46 000 établissements, représentant 489 000 chevaux. Ces établissements consistent, le plus généralement, en moulins et scieries de bois; un certain nombre sont des usines électriques ou d'électro-chimie.

Les départements qui comptent le plus d'usines actionnées par l'électricité sont : le Puy-de-Dôme, le Finistère, les Basses-Pyrénées, les Côtes-du-Nord, l'Isère, la Haute-Loire et les Vosges. Dans chacun d'eux, on relève plus de 1 000 établissements de cette nature. Les rivières non navigables fournissent aux usines plus de 100 000 chevaux dans les départements suivants : l'Isère (37 000), la Savoie (31 000), les Basses-Pyrénées (22 000), la Haute-Loire (20 000), les Hautes-Pyrénées (17 000), les Vosges (13 000), le Doubs (11 000). Le nombre des établissements qui utilisent la force des canaux ou des rivières navigables est beaucoup réduit; on l'évalue à 1 500, représentant 86 000 chevaux. La force moyenne utilisée est plus considérable que dans le premier cas — 57 chevaux au lieu de 10. On note que 68 départements seulement possèdent des usines se servant de la force des cours d'eau navigables, et un seul d'entre eux en renferme plus de 100 disposant de 8 000 chevaux : c'est le département de la Haute-Garonne. Après lui vient le département du Jura, avec près de 6 000 chevaux. Dans le Rhône, on n'a relevé qu'un établissement, mais celui-là emprunte à ce fleuve une puissance de 5 000 chevaux, qu'il distribue électriquement per petites fractions à un certain nombre d'ateliers.

La puissance totale tirée des cours d'eau est approximativement de 575 000 chevaux. Mais le mouvement ne fait que de commencer en faveur des transmissions électriques. Les réserves hydrauliques sont encore très considérables. Ainsi, dans le seul département des Hautes-Alpes, l'énergie hydraulique disponible semble être de 300 000 à 500 000 chevaux en eaux à l'étiage ou en eaux moyennes.

M. Tavernier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui s'est livré à une étude sérieuse des réserves hydrauliques, estime que l'ensemble de la région alpine, d'une superficie à peu près décuple de celle des Hautes-Alpes, renferme une richesse hydraulique dix fois supérieure. On pourrait donc disposer à l'étiage de 3 millions de chevaux et de 5 millions de chevaux pendant neuf mois de l'année. Avec l'énergie hydraulique de cette région, on arrive à une force à peu près égale à la moitié de celle actuellement fournie par la houille. Si l'on considère le territoire entier, on parvient à un contingent au moins égal à celui de la région alpine. Il en résulte que l'on pourrait emprunter aux cours d'eau la somme d'énergie que tout le pays emprunte en ce moment à la houille. C'est là l'avenir de la production industrielle, car la production de l'énergie par l'utilisation des forces hydrauliques est plus économique que par la combustion de la houille. C'est à nos industriels à augmenter la richesse nationale, en tirant parti des ressources naturelles que la France possède, et qui peuvent aider à compenser la pauvreté de notre sous-sol.

André Lefèvre, professeur à l'Ecole d'Anthropologie. — *Germains et Slaves, origines et croyances*. Un volume in-18, 320 pages, avec 15 figures dans le texte et un atlas de 32 cartes dressées par Albert Lacroix. Prix : 3 fr. 50; le même ouvrage sans l'atlas 2 francs; l'atlas séparé 1 fr. 50. (Bibliothèque d'histoire et de géographie universelles). Librairie C. Reinwald, Schleicher frères et Cie, éditeurs, 15, rue des Saints-Pères, Paris (VIe).

M. André Lefèvre, le savant professeur à l'Ecole d'Anthropologie, après avoir reconstitué les archives du passé de la Gaule, son état moral et intellectuel, sa mythologie et ses croyances, a entrepris un travail analogue pour les Germains et les Slaves; il reprend les renseignements fournis sur eux par Hérodote, Suétone, analyse les Germains de Tacite et fait un tableau très vivant et très documenté des invasions germaniques. Il étudie la mythologie germanique et scandinave, la cosmogonie et la théogonie, les aventures des dieux pour finir par la mythologie épique, les *Niebelungen* dans l'Edda de Sœmund et les *Niebelungen* souabes.

Après avoir retracé les origines slaves, il passe à la formation et à l'établissement des Slaves du Sud, les *Yougo-Slaves* et aux migrations des diverses branches de cette race.

La mythologie des Slaves et des Finnois, la religion baltique, les contes populaires et le folk-lore infiniment riche de la Russie, sont également étudiés avec le plus grand soin.

Un atlas de trente-deux cartes, dressées par M. Albert Lacroix, accompagne le volume.

BILAN DES EXPLORATIONS EN COURS

AFRIQUE

Bury, explorateur anglais, a été attaqué par les Bedouins, à 120 milles au nord-est d'Aden. Il a été blessé d'un coup de lance. Plusieurs hommes de son escorte ont été également blessés.

Chevalier (Aug.), chef de la mission scientifique Chari lac Tchad, subventionnée par l'Académie des Inscriptions, a donné de ses nouvelles. Par une lettre du 6 février, il informe qu'il a exploré le massif montagneux d'où descendent les affluents de droite du Chari, et qu'il a trouvé le point de convergence probable des trois bassins : Chari, Congo (Oubanghi), et Nil. Il attendait alors à Ndellé M. Fourneau, pour aller visiter un grand lac, le Mamoun. Il vient d'explorer le Dar Banda, région mal délimitée, à l'ouest du bassin du Nil.

Dupuis (la mission), qui s'est rendue en Abyssinie pour explorer le lac Tano, était arrivée à la fin de mars à Guédaref et se disposait à marcher vers Galabat.

Gallois, explorateur, revenant de la côte orientale d'Afrique, est rentré en France le 10 avril, après un voyage à nos colonies : Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey et Gabon.

Lemaire, commandant belge, était à la station des Amadis, sur l'Ouellé, au mois de janvier dernier. Il s'apprêtait à poursuivre sa route vers les sources de la rivière Yai, affluent du Nil, où devront commencer les observations qui font l'objet principal de sa mission.

Mac Millan, explorateur américain, qui était à Hawash à la fin d'avril, doit arriver ce mois-ci à Addis Ababa où il rencontrera le colonel anglais Harrington, avec lequel il commencera en juin, au moyen d'une flottille de petits bateaux, la navigation du Nil Bleu, sur un parcours d'un millier de milles. Ce sera la première tentative faite de la sorte. Le but est de savoir s'il est possible d'utiliser le Nil Bleu comme route commerciale, entre l'Abyssinie et la Méditerranée. Un bateau de guerre anglo-égyptien, venant de Khartoum, rejoindra la mission à la fin de mai.

Mathuisieulx, qui voyage dans l'intérieur de la Tripolitaine, est rentré à Gabès le 13 mai, après s'être dirigé sur Ghadamès et les confins du Fezzan. La mission repartira prochainement pour Ghadamès et Rhat.

Pères Blancs d'Alger, établis au Tanganyika, viennent de pousser des reconnaissances, en vue de nouveaux établissements, dans le bassin du lac Banguelo. Au cours de leurs pérégrinations ils ont fait d'importantes découvertes géographiques, rectifiant la carte de la région, jusqu'ici rédigée d'après des données anciennes.

Puttkamer, gouverneur du Cameroun allemand, va diriger sous peu une expédition dans les provinces allemandes du Tchad. Une mission allemande vient d'accomplir l'exploration des régions de la Bénoué supérieure.

Superville, administrateur de la Kotto a découvert la chaîne de partage des eaux de l'Oubanghi, du Bamingui et des affluents du Bangoram.

ASIE

Courtellemont (Gervais), explorateur français, s'étant vu fermer l'accès de l'ouest de la Chine, où il poursuivait son enquête sur les populations musulmanes, cherche à rentrer au Yunnan par les marches anglo-birmanes. Son intention est de reprendre l'étude qu'il a dû interrompre au Yunnan, puis de pousser jusqu'au Kansou à travers le Setchouen et le Thibet oriental. Mme Courtellemont accompagne son mari.

Hourst (commandant) est rentré en France, le 6 mai, avec plusieurs membres de sa mission, après une absence de trois ans. Il a relevé au point de vue hydrographique et géographique le cours du grand fleuve chinois le Yang-Tse-Kiang ou fleuve Bleu, ainsi que la carte du réseau fluvial de la province du Se-Tchouen, presque aussi grande que la France et l'une des plus riches de l'empire Chinois. La mission ne disposait que de deux petites canonnières, l'*Olry* et le *Takiang*, et elle a eu à surmonter de grandes difficultés; pourtant nos compatriotes ont reçu partout le meilleur accueil des mandarins.

Kaznakoff, explorateur russe, est chargé par la Société impériale russe de Géographie, d'une mission dans la Mésopotamie.

AMÉRIQUE

Bordat (Gaston) va poursuivre en Amérique, au Japon et en Australie, des recherches d'ethnographie et d'économie politique.

Créqui-Montfort et **Sénéchal de la Grange** sont partis, le 12 avril, pour leur voyage d'exploration des hauts plateaux de la Bolivie. Ils emmènent quatre collaborateurs : Dr Neveu, Lemierre, de Mortillet, Guillaume et Courty.

Rabuchon (Eugène) est parti du Havre le 6 mai, chargé d'une mission du Ministère de l'Instruction publique et du Muséum d'Histoire naturelle, pour aller explorer le Haut-Madre-de-Dios (nord-ouest bolivien), bassin de l'Amazone.

POLE SUD

Charcot (Dr) a abandonné son projet d'expédition au pôle nord pour se diriger vers le pôle sud, qui se trouvera ainsi attaqué du côté de la Terre Victoria, par les Anglais (Scott); de la Terre d'Enderby et de Kemp, par les Allemands (Drygalski); de la mer de Weddel, par les Ecossais (Bruce); du détroit de Gerlache, par les Suédois (Nordenskjöld); les Français l'attaqueront du côté de la Terre Alexandre Ier, c'est-à-dire dans le secteur compris entre 65° et 160° de longitude. Le *Pourquoi pas?* sera muni d'un grand laboratoire et des instruments scientifiques les plus modernes. L'état-major se composera ainsi : Dr Charcot, chef de l'expédition; commandant de Gerlache; Bonnier, chef de laboratoire de la Sorbonne; Pérez, professeur adjoint de géologie; Zimmerman, professeur adjoint de géographie physique; Pléneau, ingénieur de l'Ecole centrale, etc. L'expédition espère pouvoir partir en juillet. Il ne reste plus à régler que la question d'argent. Aux dernières nouvelles, le Dr Charcot aurait demandé au Gouvernement suédois, l'avance des 100 000 fr. qui lui manquent, moyennant quoi, il rechercherait Nordenskjöld et les trente-sept membres de l'expédition suédoise.

Nordenskjöld (Dr Otto). Le Gouvernement suédois a déposé, le 6 mai, au Parlement, une demande de crédit atteignant 200 000 couronnes, destinées à une expédition qui partira vers les mers du pôle sud, afin de retrouver et de ramener l'expédition suédoise dont on est sans nouvelles. Nordenskjöld avait dit : « Si l'on est sans nouvelles de nous dans les derniers jours d'avril 1903, c'est que nous sommes en péril ». On pense que le baleinier qui porte la mission est retenu dans les glaces vers le détroit de Gerlache.

Drygalski (Dr Erich von). On a reçu, dans le courant d'avril, des nouvelles de l'*expédition antarctique allemande*. Le vapeur *Stassfurt* est arrivé à Sidney (Australie) le 16 avril, ayant à bord quatre membres de l'expédition qui avaient été débarqués aux îles Kerguelen par le *Gauss*, navire de l'expédition, en vue d'y faire des observations magnétiques et météorologiques. Un des membres de l'expédition, le Dr Enzensperger, est mort dans l'île, le 2 février, et le Dr Werth, géologue, a été recueilli gravement malade. Son état s'est amélioré depuis; toutefois, il n'a pu quitter l'hôpital. Les trois autres explorateurs sont en bonne santé.

Scott, chef de l'*expédition anglaise*. D'après les nouvelles apportées par le *Morning* qui est allé ravitailler l'expédition, on sait qu'en janvier 1902, la *Discovery* attaquait la banquise antarctique et, après une lutte terrible, arrivait à la terre Victoria. L'été antarctique, qui correspond à notre hiver, fut employé à de périlleuses reconnaissances en traîneaux, puis les explorateurs s'installèrent pour l'hivernage. C'est pendant cet hivernage que le capitaine Scott, le Dr Wilson et le lieutenant Shackelton s'avancèrent en traîneau jusqu'au 82°17, à 700 kilomètres du pôle. Au prix de cruelles souffrances, ils ont conquis plus de 500 kilomètres de l'océan et de la terre antarctiques. On considère comme nécessaire, l'envoi d'un second convoi de ravitaillement pour la *Discovery*, qui ne dispose pas d'approvisionnements suffisants pour achever la deuxième partie de son exploration.

POLE NORD

Fiala, lieutenant américain, sera le chef de l'expédition Ziégler, qui partira en juin de Tromsœ sur le navire l'*América*, commandé par le capitaine Coffin.

Les Industries rurales en Russie.

Les bibelots russes ont été et sont encore à la mode. Le pratique et rutilant samovar a fait une trouée dans la batterie des ustensiles de ménage luxueux; à sa suite ont pénétré tissus, statuettes et bijoux; des mains élégantes ont donné à un coin d'appartement une apparence d'isba; des tables se sont couvertes d'un "service russe". Mais on ignore, généralement, que ces objets de haute frivolité ont été façonnés par de pauvres paysans dont le labeur d'un an nous donne quelques minutes de plaisir.

C'est une des attractions d'hiver à Saint-Pétersbourg, que l'Exposition des industries rurales, dont les portes ouvrent au commencement de décembre. On peut acheter là tout ce qu'on veut; les marchandises les plus disparates s'étalent dans un ensemble riant, sous des flots de lumière électrique. D'abord, s'offre au visiteur l'étincelant comptoir des samovars et des menus ustensiles de ménage en métal, dont la fabrication occupe plus de dix-neuf mille familles de paysans. Tout près, ce sont des boîtes à sucre, à thé et un tas de bibelots de bois, peinturlurés en noir, rouge et or. Puis vient la poterie, grossièrement travaillée, mais solide. La tâche ne rapporte que 2 ou 3 roubles par semaine au potier; encore doit-il fournir la glaise, matière première, et le feu pour la cuisson. En face, des malles en bois, en fer; des baignoires, des toilettes, des lits, des armoires, etc.

TISSEUSE DENTELLIÈRE.

D'après une photographie.

Dans une autre salle, nous apercevons tout d'abord les soieries aux chatoyants reflets; des soies légères et fines, qui se lavent comme de la batiste; des brocarts, des pongées, le tout à des prix modiques. L'industrie de la soie a un grand avenir en Russie; c'est dans les gouvernements de Moscou et de Wladimir qu'on la fabrique spécialement. Le tissage de la soie occupe dix mille familles. Un bon ouvrier gagne de 40 à 70 kopeks (35 à 60 c.) par jour. Vis-à-vis, c'est un véritable parterre de fleurs artificielles qui attire le regard; on s'étonne que de simples paysannes puissent arriver à ce degré de perfection dans l'art de la fleuriste.

Un peu plus loin, ces frêles toiles d'araignées grises ou blanches, sont des fichus d'Orenbourg et de Penza. Un de ces fichus de laine, déplié, couvre l'étendue d'une vaste chambre; et pourtant les plus beaux peuvent passer dans une bague. Ce tricot, fait à la main, est une merveille de finesse. Les fichus coûtent depuis 1 rouble 50 jusqu'à 100 roubles. Au même comptoir, nous admirons les dentelles russes, blanches, écrues ou multicolores, d'une résistance à toute épreuve, et dont on vend pour plus de 3 millions de roubles par an. Les malheureuses dentellières, cependant, ne gagnent pas plus de 20 kopeks par jour. Dix mille familles vivent de ce métier si joli, mais si ingrat. Et ces étoffes blanches, en coton, brodées d'argent et d'or, qu'on peut laver sans que le

métal se ternisse, avec lesquelles on fait des corsages, des blouses, voire des costumes délicieux! Et ces serviettes à dessins rouges et bleus entremêlés d'or et d'argent, si élégantes pour servir, à la mode russe, le thé et les confitures!

Maintenant, c'est le tour de la Petite-Russie et du Caucase, avec des étoffes rayées, bariolées, à tons chauds, rutilants; quelles portières, quelles tentures originales, et comme tout ceci annonce déjà l'Orient!

Côtoyant les objets de luxe, voici ceux de première utilité : la toile, le linge. Vingt mille familles, en Russie, travaillent le lin, le chanvre et le coton. La toile se tisse dans des *isbas* spéciales, construites à cet effet; cependant, il y a beaucoup de paysans qui travaillent chez eux, au village; ils se font, par an, de 70 à 100 roubles.

Nous arrivons dans les régions de l'Oural, le pays merveilleux des gemmes, des cristaux de roche, de la malachite, de la néphrite verte, des pierres dures, pareilles à du marbre rose, rouge et vert; des améthystes sombres, des alexandrithes verts, des chrysolithes, sœurs des émeraudes; du jaspe etc., etc. Dix mille familles, dans l'Oural, s'occupent à la taille de ces pierres précieuses. Ouvriers et ouvrières ont une grande perfection de main et arrivent souvent à d'étonnants résultats. Dans les pierres dures, ils font non seulement des bijoux, mais des bibelots ravissants. Les paysans joailliers fabriquent de la bijouterie en or, en argent, en cuivre, et gagnent de 50 à 100 roubles par an. Les produits sont tous soignés, quoique de prix modique, et ont un joli cachet d'originalité.

Si nous continuons notre tour, nous arrivons aux icones. Qui n'a pas son icone en ce pays? Petit ou grand, pauvre ou riche, l'image byzantine fait partie du mobilier. On peut se passer de lit; mais d'icone, jamais! Ces peintures, venant surtout des gouvernements de Wladimir et de Komsks, s'exécutent sur des planchettes en bois de tilleul. Il s'en écoule deux millions, bon an, mal an. Toute la famille s'y emploie. On arrive ainsi à gagner de 200 à 240 roubles par an. C'est encore de l'art, comme les boîtes à thé, à sucre, les plateaux, les albums en bois noir, verni, ornés de peintures, copiées souvent d'après des tableaux célèbres. Il se révèle un sens indiscutable du dessin et de la couleur dans tous les objets.

SCULPTEURS D'ICONES.

D'après une photographie.

Certains coffrets, en bois de bouleau, sont ravissants. Les plateaux, les assiettes sculptées, avec devise, pour poser le pain; les petites étagères, les petits meubles imitant les modèles anciens, toute cette branche, y compris les menus objets en bois pour le ménage, occupe huit mille cinq cents familles; le seul gouvernement de Nijni-Novgorod produit quinze mille cuillères de bois; on les achète de 2 à 3 roubles le mille. Les ouvriers gagnent, par jour, de 15 à 20 kopeks, les plus habiles, en ce genre, de 60 à 70 kopeks. Dix mille familles font de l'ébénisterie et ont un salaire de 40 à 80 roubles par an. Dans le gouvernemeut de Viatka, les ébénistes arrivent à gagner de 100 à 500 roubles, car, parmi eux, on trouve de vrais artistes, qui fouillent merveilleusement le bois, sculptent des statuettes charmantes. D'autres font des cadres, des socles, des corniches, etc. Il n'y a que des modèles qui leur manquent; avec leur intelligence naturelle, ces artisans

BROSSIERS.

D'après une photographie.

produisent des choses gracieuses et naïves, qui ont un véritable charme.

La vannerie occupe seize mille familles; elle produit de jolis modèles de corbeilles, fauteuils, tables, chaises, etc. Les vanniers ordinaires ne gagnent que de 25 à 60 kopeks par jour; ceux de Tver, qui font les corbeilles pour les fleuristes, sont payés de 17 à 18 roubles pour cent corbeilles. Ils arrivent à en fabriquer quatre cents par an. A Korsoune, près de Kiev, des vanniers français sont venus pour enseigner le métier aux paysans russes, qui exécutent, à cette heure, des travaux exquis, et en vendent des quantités considérables. Les nattiers, eux, n'arrivent guère à gagner que 40 roubles l'an. C'est dans les gouvernements de Viatka et de Kostroma que cette industrie est le plus répandue.

Enfin, nous voici dans la grande salle des joujoux; il faut voir comme les bébés se démènent, au milieu de ces tentations! Ce qu'il y a là de petites mains tendues, d'yeux rieurs et envieux! En voilà en bois blanc, à 2, 3, 5 kopeks. Et articulés, encore! Il y en a, d'ailleurs, pour toutes les bourses, pour tous les goûts. C'est une féerie, un étincellement, qui fait sauter de joie les bambins. En Russie, deux mille paysans fabriquent ces jouets, en bois, en métal, etc. Dans cette industrie, la division du travail existe; certains ouvriers sculptent les animaux, d'autres font les poupées, d'autres les véhicules. Les meilleurs ouvriers gagnent de 28 à 70 kopeks; les femmes, de 15 à 20 kopeks.

FABRICANTS DE CUILLÈRES EN BOIS.

D'après une photographie.

A l'étage supérieur, nous apercevons les fourrures : tapis, pelisses, bottes, pantoufles et gants fourrés, et aussi chaussures en feutre. L'industrie des peaux occupe trente-huit mille familles, chacune gagnant environ 16 roubles par mois. Le salaire quotidien des cordonniers varie de 30 kopeks à 1 rouble. A Kazan, on fabrique des bottes et des pantoufles de maroquin, de diverses couleurs, brodées et décorées de mosaïques d'un effet ravissant, et qui font l'admiration des étrangers.

Les tanneurs n'ont encore que des procédés primitifs; c'est pourquoi on expédie les peaux à l'étranger pour y être tannées. Après quoi, elles reviennent en Russie où on les travaille. Cependant, on tanne, à la mode du pays, des pelisses, des touloupes, des bottes et des gants qui préservent admirablement du froid. Seulement, tout cela conserve une odeur forte, désagréable, pour ceux qui ne sont point habitués à l'*odeur russe*. Tout près des fourrures, sont les bottes de feutre, si chaudes, si précieuses aux moujiks. Elles se fabriquent surtout dans le gouvernement de Nijni-Novgorod; quatorze mille cinq cents familles s'y emploient et reçoivent un salaire de 1 rouble à 2 roubles 50 par semaine.

Un peu plus loin, sont exposés de beaux draps en laine de brebis, de chameau et de chèvre, tissés dans le Caucase et le Daghestan, et ceux-ci, en duvet d'aurochs, chauds et légers comme de l'édredon. Les blancs sont les plus jolis et les plus chers. Tous ces draps sont fabriqués par des femmes; ils ont un seul défaut, c'est d'être très étroits.

Plus loin encore, se trouvent les filets de pêche. Les hommes d'une cinquantaine de villages, dans le gouvernement de Nijni-Novgorod, s'emploient à ce travail. Ils reçoivent le chanvre ainsi que les commandes au moyen d'intermédiaires, de sorte que ce travail est encore bien mal rétribué. Chaque ouvrier gagne 25 kopeks par poud de chanvre cordé. En une année, il arrive à corder plusieurs centaines de pouds.

La visite se termine par la serrurerie. Cette industrie est surtout répandue dans les gouvernements de Toula et de Nijni-Novgorod. Les serruriers fabriquent aussi les couteaux et les harnais; ils gagnent à ce métier de 2 à 5 roubles par semaine. Dans le gouvernement de Iaroslav, les paysans font des harnais, des brides, des étriers, etc. Ils reçoivent de 5 à 7 roubles par semaine.

D'autres travailleurs s'associent et forment ce qu'on appelle les *artels*. Leur petit capital est mis en commun, et le bénéfice, partagé entre les *artelschiks*. Un *artel* se compose souvent de deux cents à cinq cents hommes, de vingt à cinquante ans. Chacun met tout en œuvre pour faire prospérer l'association; en être exclu est un déshonneur. Il y a aussi les *artels* de femmes. Les *artelschitzas* font des broderies, de la dentelle, du tricotage, de la toile, etc. Elles sont, comme les hommes, rudes à la besogne, honnêtes et austères.

Les *koustary*, comme on appelle ces artisans villageois, furent longtemps exploités par des intermédiaires. Aujourd'hui, quoique leur sort ne soit pas brillant, ils ont pourtant la bonne fortune d'être soutenus par les slavophiles du Gouvernement, qui, craignant la révolution économique que doit apporter le machinisme, font leurs efforts pour conserver intacte la mentalité des paysans, en les maintenant dans les

campagnes, loin des centres intellectuels. Ils sont également soutenus par les slavophiles du *narodnitchestvo* ou « populistes », qui accordent une énorme importance aux associations ouvrières, car ils voient dans les *artels* un puissant auxiliaire de la transformation économique en Russie.

Enfin, outre l'ensemble des mesures prises par le pouvoir central, outre le patronage de quelques personnalités princières, une agence s'est créée à Saint-Pétersbourg, sous les auspices du ministère de l'Agriculture, pour fournir aux *koustary* des modèles et la matière première. et organiser des expositions et des comptoirs de vente.

Croira-t-on, après la visite que nous venons de faire aux *Industries rurales*, que le paysan russe est aussi borné, aussi abruti que certains le prétendent? Tous ces travaux ne révèlent-ils pas, au contraire, une intelligence très vive et une très grande activité?...

Les hivers sont longs en Russie; pendant des mois, les villages ensevelis sous la neige, privés de toute communication, sont comme perdus. Hommes et bêtes se réfugient dans *l'isba*, dont le tiers est pris par l'énorme poêle de briques et de glaise, qui brûle sans interruption. Les lucarnes sont calfeutrées, et ne se rouvriront qu'après la fonte des frimas; les petits carreaux givrés laissent à peine filtrer un jour incertain. Dans cette atmosphère empuantie par l'odeur des *touloupes*, des bottes, du cuir, dans cet air raréfié, moite et fade, sous la petite lampe à pétrole, sous l'icone sainte, tout le monde s'exténue à la tâche : les hommes, les femmes, les enfants même, depuis l'âge de sept ans. Les vieillards, trop usés, trop débiles, encouragent les jeunes à la besogne, en leur narrant des contes merveilleux, en évoquant des pays féeriques et des palais enchantés. Cela met, en ces cerveaux, l'illusion du rêve, et les travailleurs, le dos courbé, les yeux attentifs, ont l'imagination bercée de chimères. Ils se sentent, pour un instant, loin des misères de l'*isba*. Parfois aussi, les jeunes gens chantent des complaintes imprégnées d'une profonde mélancolie, tandis que le samovar susurre son éternelle chanson.

Pauvres gens, constamment pliés sous le labeur sans fin, jusqu'à l'extrême vieillesse; pauvres êtres douloureux, qui, de la vie, ne connaissent que les angoisses, les affres et le dur travail, sans pouvoir jamais prétendre à un peu de bonheur! Leurs salaires, vous en avez une idée par les chiffres indiqués plus haut. C'est 15, 20, 30, 40, 50 kopeks, pour la journée bien remplie! Pas même de quoi avoir du pain.

J'y suis entrée dans ces *isbas!* Je les ai vus, ces moujiks, ces enfants, ces vieux; j'ai côtoyé des heures cette humanité souffrante et meurtrie. Certains manquaient de thé; d'autres, de bois ou de luminaire. D'aucuns, après un hiver impitoyable, arrachaient le chaume du toit pour sauver de la mort l'unique vache qui donnait un peu de lait aux petiots. Partout, c'était le dénuement, la misère noire, l'angoisse, la famine...

ANGÈLE DUC-QUERCY.

Nécrologie.

L'explorateur français M. Dubois-Dessaule vient de mourir sur la côte orientale d'Afrique : on suppose qu'il a été assassiné par une bande de Danakils.

La Mise en valeur de l'Afrique occidentale allemande.

Le comte de Bulow, chancelier de l'Empire, vient de présenter au Reichstag un rapport du gouverneur de l'Afrique occidentale allemande dont nous extrayons les détails suivants :

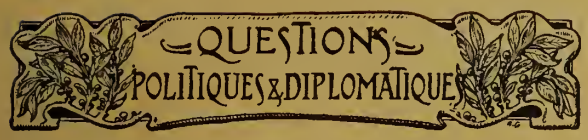
« L'Afrique du Sud-Ouest n'est pas encore en mesure de recevoir, du jour au lendemain, un afflux considérable de colons de race blanche et, en particulier, de nationalité allemande. Les difficultés qui attendent les colons et la situation économique du pays ne permettent pas, pour le moment, aux immigrants, d'entrevoir quelques chances de succès sans un sérieux appui du Gouvernement. Il serait cependant à souhaiter, dit le rapport, que des colons de race allemande viennent s'établir dans le pays, les Boërs y formant déjà des agglomérations importantes.

« Le Gouverneur croit cependant que des immigrants au courant des travaux agricoles, et en particulier des fermiers, pourraient réussir dans la colonie. Le climat est des plus favorables à l'agriculture, et un homme intelligent, sobre et persévérant a toutes les chances d'y réussir. La question capitale, cependant, est l'eau, et on ne saurait apporter trop d'attention à cette question dans le choix d'une propriété.

« Un capital de 15 à 20 000 marks est nécessaire pour établir une exploitation agricole dans la colonie. La subvention allouée par l'État à tout colon qui en est jugé digne se monte à 10 000 marks et est représentée par la maison, les véhicules et le bétail qui lui sont attribués. Une somme de 1 500 marks, représentant approximativement le prix de son voyage, qui reste à sa charge, d'ailleurs, est tenue néanmoins à sa disposition en cas de nécessité. Comme garantie, le nouveau fermier doit hypothéquer sa ferme dont la valeur servira de gage jusqu'à ce qu'il se soit libéré entièrement envers le gouvernement de la colonie et qu'il ait acquis la propriété de son exploitation en remboursant les sommes qui lui ont été avancées.

« Un courant actif d'immigration ne pourra se produire que lorsque les conditions économiques permettront aux colons d'espérer une juste rémunération de leurs travaux et que la colonie leur offrira des terres dont la mise en valeur puisse être réellement entreprise. Le Gouvernement espère pouvoir à ce moment amener dans l'Afrique du Sud-Ouest un nombre suffisant d'immigrants de race allemande pour en assurer le peuplement et combattre l'infiltration hollandaise. Le Gouverneur conseille cependant aux colons d'épouser des filles de race boëre qui, dit-il, « n'ont pas leurs « pareilles pour tenir un ménage et pour s'occuper des « travaux de la ferme ».

On sait que les ressources minérales de la colonie sont très grandes et qu'on a trouvé un diamant à Barsala. L'étude des terrains de cette région a, d'ailleurs, prouvé qu'ils étaient identiques à ceux de Kimberley. »



La Mission du lieutenant Hourst sur le Haut Yang-Tsé.

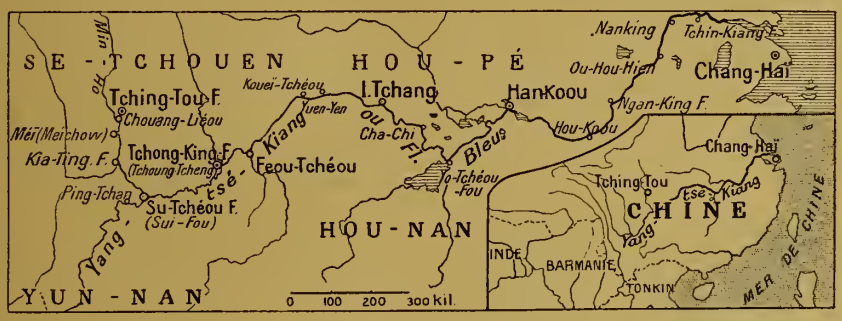
1901-1902.

Le lieutenant de vaisseau Hourst, chef de la mission hydrographique qui, l'an dernier, explora le Yang-tsé-kiang, dans la Chine centrale, vient de rentrer en France.

Indiquons brièvement l'objet de la mission, les conditions dans lesquelles elle s'accomplit et les résultats qu'elle comporte.

Le Yang-tsé a une longueur de 5 000 kilomètres; c'est le plus grand cours d'eau de l'Asie. Il sillonne les provinces intérieures et les hauts plateaux du Céleste Empire, et ne se déverse dans la mer qu'après une série de rapides, presque infranchissables pour les navigateurs.

Un service important de steamers relie depuis 1860 Chang-haï à Han-koou, sur une distance de 900 kilomètres environ. Depuis 1876, les bateaux à vapeur remontent même jusqu'à I-tchang, mais entre cette dernière ville et Tchong-king les jonques indigènes et quelques barques pontées de petit tonnage avaient seules jusqu'ici réussi à passer.



CARTE DE LA MISSION HOURST.

L'Allemagne et l'Angleterre n'ont pas attendu l'intervention de l'Europe dans les affaires de Chine pour tenter la pénétration du haut Yang-tsé. En 1901, une maison de Brême arma un bâtiment à I-tchang, avec mission de remonter jusqu'à Tchong-king. Il n'alla pas loin. Au bout de quelques heures de marche, il fut jeté sur un écueil et coula à pic. Peu de temps après, un bateau anglais tenta la fortune à son tour, mais dès le début de l'entreprise, il subit des avaries telles qu'il fut condamné à un repos de huit mois.

C'est à ce moment que l'amiral Pottier, qui commandait en chef l'escadre d'Extrême-Orient, conçut l'espérance de faire triompher nos couleurs, là où avaient échoué et Allemands et Anglais. Il confia au lieutenant Hourst, désigné par ses travaux hydrographiques sur le Niger, une mission à la fois scientifique et politique, qui peut être définie ainsi : 1° Franchir les rapides; 2° Établir des cartes du pays; 3° Rédiger des rapports commerciaux pour les établissements futurs.

Le lieutenant arma deux canonnières achetées à Chang-haï : l'une fut baptisée l'*Olry*; elle avait à bord trente-deux hommes d'équipage et quelques auxiliaires chinois; l'autre, le *Takiang*, beaucoup plus petite, n'était montée que par huit hommes seulement.

Comme officiers : le lieutenant Hourst, les enseignes de vaisseau du Boucheron, Térisse, Monnot, le Dr Negretti et le lieutenant d'infanterie coloniale Marquis.

L'*Olry* et le *Takiang* se mirent en route au bout d'un mois de préparatifs. Hourst commandait l'*Olry*, Monnot dirigeait le *Takiang*, et en vingt et un jours, sans avaries, les deux chaloupes françaises réussirent à franchir les trente-deux rapides et les 403 milles qui séparent I-tchang de Tchong-king.

Il semblait que cette ville dût être le terme de l'exploration; mais encouragés par le succès, nos marins voulurent pousser plus loin encore.

Après le passage des grands rapides, le *Takiang* partit en avril pour Sui-fou (235 milles), distance qu'il parcourut en seize jours, après de multiples incidents, les eaux étant très basses. Au commencement de mai, époque de la crue, l'*Olry* partit à son tour pour Sui-fou. Son but était de pousser jusqu'à Kia-ting, sur le Min, rivière qui commande Tching-tou, capitale du Sé-tchouen.

Hourst, en deux jours, franchit le tiers environ de la distance qui le séparait de Sui-fou, mais à ce moment il fut surpris par une crue formidable et mit quatorze jours pour faire les 60 derniers milles.

Kia-ting fut la limite de la navigation de l'*Olry* sur le Min. Plus léger, le *Takiang* continua sa marche d'avant-garde et atteignit Meï-tchéou.

En octobre, les deux canonnières regagnèrent Tchong-king, où le commandant Hourst fit construire des bâtiments, destinés à la protection des étrangers que le commerce peut attirer dans ces parages.

Cette rude et brillante expédition a permis à ses membres d'exécuter des travaux de la plus haute importance. Aux basses eaux, moment favorable pour l'établissement des cartes du fleuve, ils firent l'hydrographie du Yang-tsé et de ses affluents et recueillirent de très précieux renseignements sur le régime du grand fleuve,

Pendant la durée des hautes eaux, la navigation est souvent impossible. Le fleuve atteint des vitesses de 6 à 8 nœuds, en dehors des rapides. Des crues rendent même le stationnement fort dangereux. On en a relevé de 103 pieds (34 mètres) en 27 heures.

Hourst profita de ces répits forcés pour détacher ses compagnons sur les rives du fleuve dont ils relevaient la topographie.

Nous aurons précisé l'importance de ce double travail, en disant que le lieutenant Hourst rapporte, en outre des itinéraires terrestres, plus de mille feuilles de cartes.

Elles constituent une hydrographie presque com-

plète des biefs navigables du Haut Fleuve et de ses affluents. Les cartes du Père Chevalier, première ébauche d'un travail de ce genre, ne donnent que le cours du tronc de ce système de voies fluviales. Et ses observations ne sont pas toujours d'une rigoureuse exactitude.

Le commandant Hourst a revisé et rectifié tout le travail du Père jésuite, puis il l'a complété.

Parmi ses travaux topographiques, la carte du Haut Yang-tsé, divisée d'après les biefs principaux du fleuve, tient naturellement le premier rang, mais celle du Min-kiang, du Feou-Ho, de la grande route de Tchong-king à Tching-tou, sont, entre autres, des pièces topographiques du plus haut intérêt.

Un recueil d'instructions nautiques vient parfaire ce monument cartographique : on y trouve, notamment, la description de tous les rapides et l'indication des manœuvres à exécuter pour les franchir, ainsi qu'une notice sur la météorologie, les mouvements des eaux, etc.

Si l'on considère que les cartes dressées par la mission représentent au total 912 milles d'hydrographie, près de 400 milles de levers divers, et que ce travail colossal a été accompli exactement en treize mois, malgré de très mauvaises conditions de température (climat très chaud l'été, très humide en tout temps, excessivement brumeux à l'ordinaire), dans un pays désolé par les troubles, parcouru par des bandes de brigands, on rendra hommage à l'énergie, à l'activité et au tact des officiers dévoués qui ont su mener à bien une pareille entreprise.

Les grands Travaux de l'Acropole d'Athènes (*fin*[1]).

De 1896 à octobre 1902, on travailla lentement, mais efficacement, à réparer tout le mal, sans rien compromettre, surtout sans rien changer. Les chapiteaux mutilés furent entaillés à angle droit et des coins de marbre neuf furent glissés sous l'architrave, venant mordre à l'aide d'une griffe de fer intérieure le chapiteau antique. Métopes et triglyphes reçurent le secours de fragments de renforts et de crampons solides. Un travail véritablement admirable fut exécuté à l'angle nord-ouest, où les blocs ébranlés, soulevés un à un par un treuil, furent réparés, liés les uns aux autres par d'invisibles tenons, remplacés même quand il le fallut. Le treuil puissant, qui se promenait à volonté sur le sommet de l'échafaudage, permit d'exécuter cette besogne de géant : il souleva successivement les dalles formidables, les blocs écrasants qui constituent le fronton, et une consolidation interne fut poussée d'une manière définitive. Il n'y eut pas un fragment de marbre, pas un centimètre de matière, qui ne fût ausculté et soigné selon ses besoins. Exécuté entièrement par des ouvriers grecs, ce travail de précision n'employa, comme matière neuve que le marbre arraché aux carrières d'où est sorti, voici vingt-trois siècles, le Parthénon lui-même, le Pentélique pur et sonnant clair, sous l'acier, d'un beau son de cloche. Tout morceau taché d'une veine impure était impitoyablement rejeté, fût-il même taillé et prêt à mettre en place. De plus, pour éviter toute contestation et toute erreur future, chaque morceau neuf, marbre ou fer, mis en place, était aussitôt marqué au millésime de l'année en cours.

Rien n'était plus curieux qu'une visite dans cet échafaudage, auquel on pardonnait un peu sa laideur en reconnaissant son utilité. Sous la surveillance d'un gardien à forte barbe grise, on gravissait — après avoir exhibé une permission en règle — l'escalier de bois, et l'on arrivait à cette sorte de galerie installée à hauteur des chapiteaux : là, commodément adossé aux poutrelles, on pouvait jouir à loisir du merveilleux spectacle de la frise. C'est de ce côté, en effet, que les dalles portant une partie des figures de la fameuse procession ont été laissées par le trop fameux dévastateur lord Elgin. On pouvait ensuite circuler sur l'étroite plateforme extérieure où, accroupis, allongés, pliés en deux ou debout, les ouvriers travaillaient le beau marbre doré. La tentation était bien forte de se baisser furtivement et de ramasser quelque éclat jailli au choc de l'acier : supplice de Tantale, d'ailleurs, car, l'œil au guet; ouvriers et gardiens surveillaient de tous côtés les trop entreprenants collectionneurs et plus d'un dut laisser retomber le minuscule fragment qu'il avait déjà saisi. Le souvenir cruel de lord Elgin reste toujours vivant entre ces marbres qu'il a mutilés, voici déjà un siècle, et les Grecs ne lui ont point pardonné!

Une fois là-haut, devant le spectacle qu'on avait, devant le panorama déroulé sous les yeux, on oubliait un peu la laideur de la cage de bois, et bien souvent, accoudé à la frêle barrière qui me séparait du vide, j'ai laissé, avec une jouissance infinie, mes regards errer sur l'Attique, sur la mer, sur Salamine, sur Egine; ou bien, le dos calé à quelque poutre, fixant les divins cavaliers de la frise, j'ai joui avec volupté d'un exquis régal d'art....

Le voici maintenant depuis peu disparu, cet échafaudage si affreux; sa tâche est terminée, il s'est démantelé peu à peu, et, jaillissant de l'horrible treillis, le Parthénon a de nouveau élancé sur le ciel pur sa silhouette enfin consolidée.

En même temps que prenaient fin les travaux du Parthénon, s'achevaient aussi ceux que l'on avait entrepris sur les murs de la face nord de l'Acropole. Comme une audacieuse toile d'araignée, un échafaudage assez léger avait été suspendu au-dessus du vide; pierre à pierre, le mur compromis avait été réparé, cimenté à nouveau et, en même temps, dégagé à sa base des terres qui l'enserraient encore. Les Propylées, de leur côté, avaient reçu les soins que nécessitait leur état; mais là, le travail s'était borné à une consolidation des colonnes un peu chancelantes et à la réfection partielle des portes qui faisaient communiquer le vestibule avec l'Acropole même.

Le Parthénon, les murs du nord, les Propylées, remis en état de solidité satisfaisant, voilà donc enfin l'Acropole rendue à elle-même, à son passé, à ses souvenirs? Pas le moins du monde. Ce n'est que le début de la besogne entreprise. Les travaux continuent avec

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 22, page 169.

la même régularité, pour la plus grande fureur des malheureux touristes.

A mesure que l'échafaudage était peu à peu démoli, ou plutôt démonté, autour du Parthénon, ses diverses pièces étaient aussitôt remontées autour de l'Erechthéion, et, comme les deux choses se firent simultanément, nous avons eu pendant un temps la joie de voir les deux monuments former un ensemble délicieux et parfaitement inesthétique. La vue de l'Erechthéion encapuchonné de poutres va susciter bien des plaintes amères; car, cette fois, c'est plus grave qu'au Parthénon : la physionomie extérieure du monument va être légèrement modifiée, à bon droit d'ailleurs, se plaît-on à dire. En effet, sur le rocher, tout autour du monument, gisent à peu près au complet les lourds blocs qui composaient jadis l'architrave du temple, et qui ne sont tombés qu'à une époque relativement récente. On va simplement les remettre en place. Les promoteurs de cette mesure disent, pour la justifier, qu'en réalité ce ne sera point une restauration, mais une simple remise des lieux en l'état au moyen des matériaux réels et antiques. La chose se défend évidemment; mais, quelque légitime que puisse être ce travail, l'aspect du temple n'en sera pas moins un peu changé, et certains s'en plaindront sans doute.

« Sera-ce tout, enfin? » s'écrient les impatients. Pas encore ! Il reste le temple de la Victoire Aptère. Pour celui-là, ce sera bien autre chose encore et cela demandera pas mal de temps certainement. Les affaissements, tassements et fractures qui travaillent intérieurement le bastion, continuent lentement, mais sûrement, leur besogne de destruction. L'élargissement progressif des fissures extérieures en est la preuve évidente. On fera même bien, pour commencer les travaux, de ne pas attendre que la plate-forme supérieure bétonnée et bitumée se fendille à son tour : il serait un peu tard, et on risquerait peut-être de voir le bastion s'affaisser brusquement et projeter le petit temple en miettes sur le flanc de l'Acropole. Il sera nécessaire de démonter l'édifice entièrement, pierre à pierre, de démolir en tout ou partie le bastion, de le refaire, puis enfin de remonter le temple, comme une pièce de mécanique, ce qui n'offrira aucune difficulté, puisque déjà l'opération a été faite, ainsi que je le rappelais plus haut. Ce sera seulement minutieux et long, et n'embellira certes pas l'Acropole tant que dureront les travaux.

Pauvres voyageurs, soyez patients ! après cela, ce sera fini. Mais en vous plaignant, souvenez-vous de Venise, et dites-vous bien que, si une sage prévoyance ne faisait point exécuter tous ces ennuyeux et longs travaux, il arriverait un beau jour à l'Acropole d'Athènes ce qui est advenu à l'infortuné Campanile. Sans tous ces affreux échafaudages, vous risqueriez de ne plus jamais contempler une œuvre maintenant sans seconde au monde, un sanctuaire grec aussi intact qu'il est possible. Et songez que cet ensemble, le plus suggestif qu'il y ait en Grèce, vous donnera les magnifiques et grandioses impressions que ni temples en ruines, ni fouilles richissimes ne pourraient jamais vous offrir aussi magiques, aussi complètes, aussi absolues, aussi voisines de cet idéal artistique de l'ancienne Hellade pour lequel Athènes est un véritable tabernacle.

GEORGES TOUDOUZE.

La Disparition des Esquimaux.

D'APRÈS le lieutenant Peary, l'explorateur polaire dont nous avons eu si souvent l'occasion de parler, il n'y avait plus, en 1897, que 234 Esquimaux vers le détroit de Smith, confin extrême des territoires habités par l'homme, où il en existait 300, douze ans auparavant; actuellement on n'en trouverait plus 200. Dans l'Alaska, de la pointe Barrow aux îles Aléoutiennes, on ne compte actuellement que 500 Esquimaux, tandis que les premiers explorateurs en rencontrèrent de 2 000 à 3 000. La race entière, évaluée, il y a vingt ans, à 30 000 individus, est aujourd'hui réduite de moitié au moins; dans un quart de siècle elle aura totalement disparu.

Il paraît que cette diminution ne provient pas principalement, comme pour beaucoup d'autres races, de l'affaiblissement de la santé et de la natalité, dû à l'introduction de maladies ou de vices nouveaux : alcoolisme, variole, phtisie, etc., mais plutôt du croisement avec des aventuriers qui ont envahi ces contrées et surtout de la réduction des ressources alimentaires : baleines, phoques, ours blancs, bœufs musqués, quadrupèdes, poissons et oiseaux divers, pourchassés et détruits par les explorateurs venus d'Amérique, d'Europe et d'Asie.

Ch. Eug. Schmidt. — *Séville.* 1 vol. petit in-4° illustré de 111 gravures. Broché 4 fr. Relié 5 fr. Collection des *Villes d'Art célèbres.* (Envoi franco contre mandat-poste à H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon. Paris.)

« Qui n'a pas vu Séville n'a rien vu » disent les Espagnols. Faisons la part de l'exagération d'un proverbe, mais reconnaissons que Séville est un des joyaux du monde.

Son *Alcazar* et sa *Giralda* sont les plus réputés de ses monuments, mais il y en a une quantité d'autres aussi beaux.

Séville fut de tout temps un centre intellectuel : l'art, l'industrie, y furent toujours prospères, la vie y fut gaie, intense et facile.

M. Ch. Eug. Schmidt nous dépeint Séville, dans le temps et à notre époque, sous tous ses aspects. Après avoir étudié ses beautés architecturales et artistiques, il nous parle de ses célèbres manufactures d'armes et de tabac, il nous fait assister aux fêtes de la semaine sainte et aux courses de taureaux, qui sont aussi une des causes de sa renommée.

Le livre est illustré de 111 magnifiques gravures. Ce nouveau volume est digne de ceux déjà parus dans l'excellente collection des *Villes d'Art célèbres* qui sont *Nîmes*, *Arles*, *Orange*, par Roger Peyre, 1 vol. 4 fr. *Cordoue et Grenade*, par Eug. Ch. Schmidt, 1 vol 4 fr. *Gand et Tournai*, par H. Hymans, 1 vol. 4 fr. *Venise*, par P. Gusman, 1 vol. 4 fr. *Bruges et Ypres*, par H. Hymans, 1 vol. 3 fr. 50. *Paris*, par G. Riat, 1 vol. 5 fr. La reliure se paie en plus un franc par volume. (Envoi franco contre mandat-poste à H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon. Paris.)

Quinette de Rochemont et Vétillard. — *Les ports maritimes de l'Amérique du Nord.* Paris, Ch. Dunod, 2 vol. in-8° et un atlas in-folio.

ALLEMAGNE

Augmentation de l'effectif de l'armée allemande. — La *Gazette de Magdebourg* annonce que le nouveau Reichstag s'occupera, entre autres projets militaires, de la formation de nouveaux bataillons d'infanterie. Il s'agit, en effet, de créer un troisième bataillon pour les régiments qui n'en ont que deux. Jusqu'ici, les régiments des districts près de la frontière étaient les seuls qui comprenaient trois bataillons. Grâce à cette réforme, l'armée allemande aura quarante-trois nouveaux bataillons et son effectif sera accru de 30 000 hommes.

Les constructions navales. — L'effectif de la flotte allemande est fixé, d'après le dernier programme adopté en 1900, à 38 cuirassés, 14 grands croiseurs, 38 petits croiseurs.

31 cuirassés (12 à 14 000 tonnes), 11 grands croiseurs, 32 petits croiseurs sont déjà en service ou sur le point d'être achevés.

La commission du budget a voté 2 millions 600 000 marks pour la mise en chantier des 2 cuirassés *M* et *N*, et 3 millions 200 000 marks pour le croiseur *Ersatz-Deutschland*. Elle a voté un million de marks, au lieu de 2 qu'on lui demandait, pour les réparations des croiseurs *Kaiserin-Augusta* et *Irène*.

Le nouveau programme doit être complètement achevé en 1908.

Un raid Tien-tsin-Pékin. — Un raid de 126 kilomètres, organisé par les officiers allemands de la garnison de Tien-tsin, vient d'être accompli en Chine.

Les chevaux chinois seuls pouvaient y participer; ils devaient recevoir une charge minima de 73 kilogrammes et être en état de parcourir 2 kilomètres en dix minutes le lendemain de l'épreuve.

Le raid a réuni 38 concurrents : 7 civils, 19 officiers allemands, 6 officiers français, 6 officiers japonais.

Il a eu lieu le 20 février, par une véritable tempête soulevant d'épais tourbillons de sable et de poussière.

Les cavaliers se sont mis en route à partir de 7 h. 15 du matin, par groupes de 4, toutes les 5 minutes.

Ce raid a mis en lumière la remarquable endurance des chevaux mongols à la fatigue, leur aptitude à accomplir de grands parcours en un temps relativement court.

Comme le dit un journal de Tien-tsin, les résultats de l'épreuve sont « ahurissants ». Avant son accomplissement, ceux qui connaissaient le mieux les chevaux mongols ne les croyaient pas capables de couvrir en moins de 8 heures les 126 kilomètres qui séparent Tien-tsin de Pékin. Or, malgré un temps des plus défavorables, le premier a atteint cette dernière ville en 7 h. 33 et il a été suivi de près par plusieurs autres. L'excellent état à l'arrivée de la bonne moitié des concurrents autorise à penser qu'on n'avait pas exigé d'eux tout l'effort qu'ils étaient capables de fournir sans danger pour leur vie. On peut donc admettre que par des conditions atmosphériques normales, certains poneys chinois sont en état de faire 126 kilomètres en 7 heures et peut-être même en moins de temps. Mais si l'on s'en tient aux chiffres de l'expérience accomplie de Tien-tsin à Pékin, on voit que le vainqueur a marché au train de 16 kilomètres 688 mètres à l'heure pendant 126 kilomètres, vitesse absolument surprenante pour un poney mongol de 1 mètre 35 centimètres.

ANGLETERRE

Introduction de l'automobilisme dans l'armée anglaise — L'armée anglaise va être la première à compter dans ses rangs un corps spécial d'automobilistes. Cette arme nouvelle, dont la création entraînera une mise de fonds de vingt-cinq millions de francs, comprendra trois subdivisions : 1° celle des éclaireurs divisée en un certain nombre de groupes, dont chacun disposera d'un matériel aérostatique pour ascensions captives; 2° celle des remorqueurs et transporteurs, n'utilisant que des poids lourds et destinée au service de ravitaillement; 3° enfin celle qui aura pour unique attribution de véhiculer rapidement les états-majors sur les routes d'étapes.

Difficultés rencontrées par l'expédition du Somaliland. — On annonce que le général Manning, commandant en chef des troupes britanniques au Somaliland, se trouve dans une situation de plus en plus difficile. Il lui sera impossible de se mettre à la poursuite du Mullah, avant la réorganisation complète du service des transports. Tout porte à croire que l'expédition est loin d'être terminée.

Les nouveaux districts militaires dans la Grande-Bretagne. — D'après le projet de M. Brodrick, le Royaume-Uni sera divisé en six districts militaires. Le 1er corps d'armée, commandé par le lieutenant-général Sir J. D. P. French, est stationné à Aldershot, qui devient le chef-lieu d'un district militaire. Le 2e, commandé par le feld-maréchal (field-marshal) Sir Evelyn Wood, a son quartier général à Salisbury, et le district renferme les comtés de Montgomery, Cardigan, Radnor, Breeknock, Monmouth, Gloucester, Wiltshire, Somerset, Devon, Cornouailles, Dorset, Hampshire, Sussex et une partie du comté de Kent. Le 3e stationnera en Irlande, sous le commandement du duc de Connaught, avec Dublin comme quartier général. Le 4e, sous le commandement de lord Grenfell, aura comme chef-lieu Londres et comprendra les comtés de Butland, Cambridge, Norfolk, Northampton, Huntingdon, Suffolk, Oxford, Buckingham, Bedford, Hertford, Essex, Berkshire, Middlesex, Surrey et une partie du Kent. Le 5e, qui n'est pas encore formé, sera cantonné dans un district composé des comtés de Northumberland, Durham, Westmoreland, York, Lancashire, Cheshire, Derby, Lincoln, Nottingham, Anglesea, Flint, Carnarvon, Denbigh, Merioneth, Shrop, Stafford, Leicester, Hereford, Worcester, Warwick. Chef-lieu du district : York. Le 6e, non encore formé également, sera cantonné en Écosse, avec Edimbourg comme chef-lieu.

Au premier coup d'œil, cette division semble assez confuse; mais elle a sa raison d'être. Les anciens commandements sont conservés. Ainsi, l'aire couverte par le 2e corps d'armée comprend les districts du sud, de l'ouest et du sud-ouest, plus la plaine de Salisbury. Les districts de l'est, Home, Tamise et Woolwich sont englobés dans le 4e corps; ceux du nord-est et du nord-ouest, dans le 5e corps. Le fait que les districts de la Tamise et du sud-est ne sont pas englobés dans le même corps d'armée, entraîne sur la carte la division du comté de Kent en deux parties.

FRANCE

Essai de tir sur un bâtiment neuf complètement armé. — On va procéder prochainement en France à un essai unique dans les annales maritimes : on va tirer *réellement* sur un navire moderne complètement armé, pour se rendre compte des effets du tir.

On a souvent, dans toutes les marines du monde, fait des essais de ce genre sur des navires hors d'usage que l'on consacrait à ce but à la fin extrême de leur carrière. C'est ainsi qu'en France, on a exécuté sur les cuirassés l'*Armide*, la *Revanche*, la *Belliqueuse*, le *La Galissonnière* des tirs avec des obus ordinaires ou avec des obus chargés à la mélinite, pour se rendre compte des dégâts occasionnés par ces projectiles. Mais ces bâtiments étaient vides de tout matériel, et c'était la résistance de leur coque qu'on voulait essayer.

Cette fois-ci, il s'agit d'étudier l'effet que peuvent produire un ou plusieurs coups de grosse artillerie sur les organes de pointage et d'approvisionnement des canons renfermés dans une tourelle cuirassée. Ces organes sont assez compliqués et délicats. Et il importe de savoir si le choc extérieur sur la cuirasse protectrice ne les mettra pas hors d'usage, en paralysant les canons, absolument comme si le coup venait désemparer ceux-ci après avoir perforé la cuirasse.

C'est à bord du superbe cuirassé tout neuf le *Suffren*, que cet essai se fera. L'équipage se tiendra dans les batteries. Personne ne séjournera sur le pont. Les précautions de tout ordre seront prises pour éviter tout accident. Un pointeur spécialement habile sera choisi, pour que le but désigné soit sûrement atteint.

Mégalithes du Haut-Bourbonnais. — De l'Assise au Saint-Vincent. — Autels et Blocs suspendus.

Solides et monstrueux monuments d'une époque barbare, les grands Mégalithes muets nous disent les cérémonies sanglantes, les sacrifices humains, tout le rite sauvage des religions disparues.... Insensibles à l'injure du temps, ils auraient la pérennité de la terre, dont ils sont fils, si l'homme n'y portait sa main sacrilège et destructive. Saluons, avant leur mort, ces frustes et mystérieux géants.

La montagne de l'Assise s'élève à 1 180 mètres sur la limite est du département de l'Allier; c'est le point culminant de la chaîne de la Madeleine, et sur ses pentes boisées sont érigés un certain nombre de mégalithes intéressants, dont nous allons rapidement indiquer les plus importants.

Quand on se rend à l'Assise, par la route venant de l'est, et 4 kilomètres avant le sommet, on aborde le vaste plateau des Tombérinaux (peut-être des grands Tombeaux), incliné vers le sud, où se livrèrent maintes batailles dont on retrouve les traces, où se dressait naguère une chapelle consacrée à sainte Madeleine, et où les marais donnent naissance à un mince ruisseau qui passe au gué de Lachaux et deviendra l'agréable rivière d'Aix.

CROMLECH DE L'ASSISE.

D'après une photographie de M. G. Gagnier.

Mais avant d'y descendre, prenons à droite de la route un très vieux chemin, qui conduit à la grande Écluse, et nous ne tarderons pas à découvrir, toujours à droite, dans les pins et les fougères, un important entassement de blocs, long d'environ 30 mètres, qu'on appelle dans le pays la pierre au Coute, et qui paraît être un tumulus.

Gagnons maintenant le gué de Lachaux, et descendons le courant de l'Aix pendant environ 2 kilomètres; nous arrivons à un banc de rocher qui barre en partie la vallée et forme une petite cascade. Le site est merveilleusement agreste et s'enferme dans le plus splendide décor de forêt qui se puisse voir.

Sur la rive droite, le rocher est arasé et travaillé sur une étendue de 18 mètres de long et 11 mètres de large, soit environ 200 mètres carrés; cette esplanade s'incline du nord au sud et présente plusieurs particularités intéressantes. C'est d'abord dans le tiers inférieur sud une cupule de forme naviculaire, de $0^{m}28$ de long sur $0^{m}08$ de large et $0^{m}05$ de profondeur, dont l'axe est nord-ouest, sud-ouest. Cette cavité a ceci de très remarquable qu'elle est creusée à même la roche et qu'elle demeure pleine d'eau malgré l'écoulement qui se fait vers le sud.

Elle communique évidemment avec le ruisseau par des infiltrations sous-rocheuses. Du côté nord, nous constatons une anfractuosité, en forme de triangle rectangle, longue de près de 2 mètres, dirigée de l'est à l'ouest, et dans laquelle un homme peut tenir couché,

la tête renversée en arrière, au-dessus de la rivière où le sang pouvait couler. De ces indications et de plusieurs autres signes sacrés, il semble permis de conclure que la Pierre Bel, comme le bois voisin de Balichar, a été consacrée au culte.

Nous remontons maintenant la vallée jusqu'à la route forestière, qui grimpe à gauche et nous conduit chez les gardes. De là, nous gagnons le rocher du Point-du-Jour qui est le point culminant de l'Assise.

Ce rocher de granit est un parallélogramme à peu près horizontal, de 25 mètres de long sur environ 12 de large. La face est-ouest est régulièrement orientée. La surface générale, inclinée de l'est vers l'ouest, est sillonnée de nombreuses rigoles et de fossés creusés dans la pierre. Toutes les rainures de la partie culminante à l'est semblent se déverser dans une excavation polygonale de 30 centimètres sur 40, et 30 de profondeur. Au-dessous, trois coupelles superposées ont un déversoir commun, au sud, suivant le rite.

Particularité singulière, cette coupelle est très rarement à sec, même en temps de sécheresse. Sa conformation doit être analogue à celle de la Pierre Bel. Vers l'angle ouest-sud, est gravé un X d'environ 1 mètre de long, dont les branches correspondent au nord-est-sud-est d'un côté, nord-ouest-sud-ouest de l'autre. Au centre et sur la branche nord-ouest sont deux petites cupules vitrifiées. La surface environnante est d'un aspect fort singulier; le granit est uniformément couvert de petites pustules vitrifiées, soit qu'on ait fondu sur place de la silice, suivant le procédé habituel, soit que ce rocher ayant été un autel solaire et une pierre à signaux, on y ait entretenu un feu assez ardent pour modifier ainsi la surface du granit. Mais la première hypothèse nous paraît plus justifiée.

PIERRE A SACRIFICE.

D'après une photographie de M. G. Gagnier.

De ce sommet, la vue s'étendrait à des distances énormes; malheureusement, la cime des arbres obstrue la perspective.

A quelques centaines de mètres à l'ouest, nous allons trouver des pierres sacrées, connues sous le nom de pierres druidiques, et qui en sont peut-être en réalité. La première est la pierre à bassins, récemment déblayée et mise à découvert grâce à la très courtoise intervention de l'Administration des Forêts. Cette pierre se présente sous l'apparence générale d'un hémisphère coupé obliquement du nord au sud par une large rigole, dont la partie supérieure a peut-être servi de pierre à sacrifice.

On peut y tenir couché. Le point culminant porte d'abord un bassin utriforme d'environ 50 centimètres de long sur 25 de large. Sur le fond est gravé un V dont l'angle atteint le milieu de la cavité. Nous avons signalé déjà au Mayet de Montagne un bassin, dont le fond présente un X. Au-dessous du bassin qui nous occupe, sont diverses excavations qui se déversent au nord, ce qui est exceptionnel.

En raison de la rudesse du travail, ce monument paraît remonter à une très haute antiquité.

A quelques pas plus loin, s'élève un des plus beaux types de cromlech qu'on puisse observer. Il se compose d'un groupe de deux vastes blocs, reliés entre eux par un bloc de moindre dimension, de forme triangulaire renversée.

Au sommet de ce bloc est creusé un V qui est un signe solaire. La hauteur du monument est d'à peu près $3^{m}50$; sa plus grande longueur suivant la face sud, d'environ 6 mètres.

Tout autour, à une distance d'environ 5 mètr., émerge du sol, une série de blocs peu élevés, rangés en cercle régulier. Ce monument est vraisemblablement un tombeau.

L'ensemble est fort imposant et d'une belle harmonie.

Sa conservation est parfaite, sauvegardé qu'il a été jusqu'ici par l'Administration des Forêts.

Descendons maintenant jusqu'à la route, et dirigeons-nous vers la maison forestière.

Environ 800 mètres avant d'y arriver, nous apercevons au-dessous de nous, sur la pente du nord, un entassement de blocs considérable. C'est en effet un des plus complets et des plus grandioses mégalithes de la région. Cet édifice se compose essentiellement de deux blocs énormes, juxtaposés parallèlement, et portant à leur sommet trois pierres groupées, dont l'une suspendue dans leur interstice, et celle de l'est, d'apparence léonine.

Le bloc du Nord, à face rigoureusement perpendiculaire, est orienté de l'est à l'ouest. Il est long de 5 mètres et haut de 4. Le sommet décrit un quart d'ellipse, incliné à l'ouest. La base est presque totalement évidée et présente une vaste cavité ouverte au sud, haute seulement de 30 centimètres, mais étayée par un cube de granit d'à peu près 30 centimètres d'arête et posé au milieu comme support de la masse qui surplombe, formant dolmen.

Nous pensons être en présence du tumulus d'un personnage illustre, peut-être d'une druidesse qui

serait symbolisée par la tête de lionne du sommet.

Remontons sur la route, et en levant les yeux vers l'est nous apercevons déjà un vaste éperon de rochers, dont l'aspect paraît significatif. Après une rude escalade, nous distinguons en haut du filon de granit, un faisceau de blocs symétriquement disposés en cercle sur une plate-forme horizontale. Ces blocs sont séparés en deux groupes et portent comme couronnement trois blocs groupés. Au-dessous, sous une dalle inclinée vers le nord, et ouverte au sud, s'ouvre une excavation pareille à celle du monument décrit ci-dessus, et dans cet édifice paraît un similaire diminué.

Plus bas, nous voici en présence d'un autre autel qui s'élève majestueusement à une huitaine de mètres au-dessus du sol en pente. Il se compose d'une large dalle quadrangulaire, supportée par deux énormes blocs, qui reposent eux-mêmes sur trois autres moins considérables. Il nous paraît difficile de symboliser plus nettement la triade unité. Ce grandiose autel est enfermé dans une enceinte de blocs dressés, dont le dernier, qui termine l'éperon de granit, au nord, est un troisième autel, pareil au premier, mais qui présente au sud sa face principale.

Pour nous éclairer sur la signification de ces trois derniers monuments, nous allons consulter Burnouf, *le Veda*, p. 299.

« En un lieu découvert, d'où l'on pouvait commodément observer les mouvements des étoiles, du soleil et de la lune, souvent sur une colline, on circonscrivait un espace qu'on entourait de palissades. C'était l'enceinte sacrée; c'est l'origine du cromlech. Dans ce lieu était construit un massif de terre, plat par-dessus et de forme carrée; ou bien, dit la Bible, *une pierre à large base*. C'était l'autel. On leur donnait le nom de trône d'Agni ou de foyer d'Ila. Les quatre faces de l'autel étaient orientées de façon à regarder les quatre points cardinaux. Le prêtre officiant se tournait vers l'est, quand le sacrifice se faisait à l'aurore. Mais il pouvait se tourner aussi dans une autre direction aux autres heures du jour, de manière à regarder toujours vers le soleil.

A droite de l'autel, c'est-à-dire au midi, se trouvait un autre point déterminé qui était lui-même un second autel, et un autre se trouvait à gauche, au nord. Ils étaient réunis à l'autel principal par une sorte de courbe tracée à terre. Son nom ordinaire était Trivedi, c'est-à-dire trois autels. »

Il nous paraît inutile d'insister après cette citation.

Nous allons quitter l'Assise où se trouvent encore bien des pierres intéressantes à signaler, et nous reprenons la route qui nous conduit à l'ouest vers le Calvaire.

Là, sur un roc isolé, qui domine toute l'immense vallée de Laprugne, se dresse une croix énorme, en fer, à laquelle pend sinistrement un Christ de grandeur naturelle et de couleur de chair. Le vent d'ouest le flagelle et le secoue férocement sur son gibet qui tremble et gémit. La nuit, l'illusion est horrible.

En face de nous, de l'autre côté de la vallée, s'élève un large plateau sur lequel nous allons nous diriger par des pentes rudes et qui porte aussi le nom de Point du jour : nous allons savoir pourquoi.

En abordant le plateau par le nord, nous le voyons couvert de mégalithes, la plupart en ruines, mais dont l'ensemble, encore assez imposant, décrit un quadrilatère exactement orienté.

BLOC PENCHÉ DE MATICHAR.

D'après une photographie de M. G. Gagnier.

Le premier groupement de rochers qui attire notre attention est un amoncellement de blocs pyramidaux ou coniques, dressés verticalement et décrivant sur le sol une courbe elliptique, de sorte que de loin on dirait d'une immense corbeille de pierres, dominée par deux cornes gigantesques.

Du côté du sud, deux blocs dressés, réunis par un troisième plus petit, suspendu entre eux suivant le rite, paraissent indiquer un tombeau. Du côté de l'est, faisant brèche dans l'enceinte, et enfermé par elle, est érigé un bloc cubique de $1^{m}10$ de côté sur $1^{m}40$ de hauteur. Ce bloc est isolé, horizontal, et ses quatre arêtes correspondent exactement aux quatre points cardinaux, comme à l'Assise. Il se présente dans l'interruption de l'enceinte par sa face sud-est; et, seulement, entre deux blocs qui l'encadrent. Un autre bloc similaire s'élève au nord.

En descendant vers l'est, nous rencontrons les débris de plusieurs monuments qui sont peut-être les ruines d'une cité consacrée au Soleil. Ces ruines sont dominées par un groupe de trois blocs dressés au-dessus d'une esplanade. Un peu plus bas, s'élève un monument d'un très bel aspect, qui semble spécialement édifié en l'honneur de la triade sacrée. En effet, vu par le sud, il se compose essentiellement de trois blocs érigés au sommet, de façon à composer une pyramide. De plus, le bloc dont la face est au sud-est est régulièrement triangulaire : au-dessous de ce bloc, il en existe un autre également triangulaire, mais inversé, la pointe en bas, et qui semble en forme de cœur. Sur le côté

gauche, il porte une swastika profondément gravé. Enfin, vu par la face nord-est, le monument a l'aspect d'une pyramide entre deux plates-formes.

Si nous regardons maintenant à l'ouest, nous constatons l'existence d'une ligne de monuments commençant aux trois blocs verticaux indiqués plus haut, et se continuant par deux menhirs, l'un de 3 mètres de haut sur $0^{m}80$ de large, le second, très considérable, haut de 4 mètres et large de 7 mètres à la base de l'ouest. Il a l'aspect d'un tronc de pyramide; la face ouest servait de réflecteur au feu sacré allumé sur le bloc cubique à surface rectangulaire, qui s'étend au pied du menhir; ce foyer porte des érosions pareilles à celles observées au rocher Plasson, qui était un père-feu.

A quelques mètres au-dessous du menhir, sous de larges blocs destinés à la protéger, coule une source abondante, qui a probablement donné son nom au menhir de Font-Bel. Dirigeons-nous toujours à l'ouest vers la silhouette majestueuse du rocher Saint-Vincent, dôme énorme, couronnement gigantesque du menhir le plus colossal peut-être qui existe au monde.

Ce rocher s'élève à plus de 35 mètres au-dessus du sol au midi. La masse est sensiblement cylindrique, surtout au sommet qui supporte les ruines d'une construction féodale à fondations gallo-romaines. Ce fort commandait le passage du Forez en Auvergne. Il en reste les débris d'une tour de 10 mètres de côté et une citerne de 4 mètres sur 5, à demi comblée et qui était voûtée. A mi-hauteur se trouve une anfractuosité qui servait de niche à la statue de saint Vincent.

FOYER A DOUBLE RÉFLECTEUR DE MATICHAP.

D'après une photographie de M. G. Gagnier.

Le rocher principal est escorté, à l'est, de deux autres masses rocheuses qui se dressent séparément et sont de hauteur à peu près égale; ce sont le Pyramont et le Greffier.

Le premier est resté dans les souvenirs du pays comme un signal de feu (pur), c'est-à-dire menhir porte-feu[1].

Il est creusé à son sommet, sans doute pour faciliter l'entretien du feu et le défendre des vents. Sur le rebord est, est creusée une coupelle qui contient presque toujours de l'eau. Ces trois mégalithes immenses forment une triade dont l'appropriation au culte doit remonter aux plus lointaines origines.

Descendons toujours vers l'ouest, et nous allons rencontrer un autre monument gigantesque. C'est le rocher de Perro-Du (les deux pierres). Ce rocher, haut de 15 mètres, large de 30 à la base, a été fendu de haut en bas, par une brèche qui le divise en deux blocs énormes : celui du nord est sensiblement cubique, et celui du sud est pyramidal. En outre, quand on le considère par l'ouest, on voit que le bloc sud est accolé d'un 3e quartier de pierre moins élevé que les deux autres. C'est la triade si souvent observée sur les tombeaux, et c'est vraisemblablement ici le cas. Si en effet nous considérons la face est, nous y découvrons une ouverture ogivale de 3 mètres de haut sur 2 de large, en partie fermée par une énorme dalle qui a été brisée et déplacée sans doute pour chercher les trésors enfouis dans la grotte qui s'ouvre au flanc du rocher. Des fouilles seraient ici nécessaires pour connaître la vérité. N'oublions pas de signaler l'aiguille de pierre de 5 à 6 mètres d'élévation qui se dresse à l'ouest de l'ouverture de la caverne et qui soutient un bloc de granit engagé entre elle et le rocher, comme à Saint-Nicolas-des-Biefs.

Nous voici bientôt à Matichard (rocher du matin?) Remarquons d'abord la quantité de blocs perchés qui se dressent de toutes parts. A première vue, nous en distinguons cinq.

Le premier que nous rencontrons, et le plus typique, est une sorte de chapiteau bizarre dressé sur un piédestal, à l'est d'une *pierre plate, à large base* qui fut peut-être un autel. Plus loin nous voici en présence du plus beau spécimen de foyer sacré avec double réflecteur. Ce monument se compose d'un bloc de 4 mètres de haut sur environ 6 mètres de base, dont on a détaché au sud un bloc de 3 mètres de haut.

Le pan coupé qui en résulte forme une surface plane. Au-dessous est établie une vaste dalle plate et rectangulaire sur laquelle on allumait le feu sacré dont la lumière était projetée vers les Bois Noirs et vers le Rez de sol.

Nous allons quitter à regret ces monuments admirables et si dignes d'intéresser le monde savant, mais dont la destruction est assurée dans un avenir prochain, peut-être même par les soins de l'administration.

C'est en vain que sous l'influence de M. le docteur Garon, l'éminent sénateur, le Conseil général de l'Allier, a sollicité l'intervention de l'Etat pour la conservation des mégalithes de nos régions. Nul n'en a cure et ils disparaissent chaque jour, laissant dans l'histoire de la patrie des lacunes irréparables.

G. GAGNIER.

1. Un des rois Cyclopes était appelé Pyramont.

L'Expédition anglaise de la « Discovery » au Pôle sud.

Le courrier de la Nouvelle-Zélande nous apporte de nombreuses nouvelles de l'expédition Scott dans les régions antarctiques. Voici d'abord le résumé des conquêtes scientifiques de l'expédition :

1° La découverte d'une terre étendue à l'extrémité orientale de la grande barrière de glace.

2° La constatation que la baie Mac Murdo (?) n'est pas une *baie*, mais un détroit, et que les monts Erebus et Terror se trouvent dans une île relativement assez grande.

3° La découverte d'une bonne station d'hivernage sous une haute latitude (77° 50′ sud et 160° est), avec une côte tout près de là pour les observations magnétiques. La température la plus basse qui ait été enregistrée a été celle de 92 degrés de froid (Fahrenheit) ou 33° C.

4° Une grande somme de travaux scientifiques accomplis pendant douze mois d'hivernage, surtout en physique et en biologie. Ajoutons que cet hivernage s'est effectué et se poursuit encore à 500 milles plus au sud que celui de Gerlache.

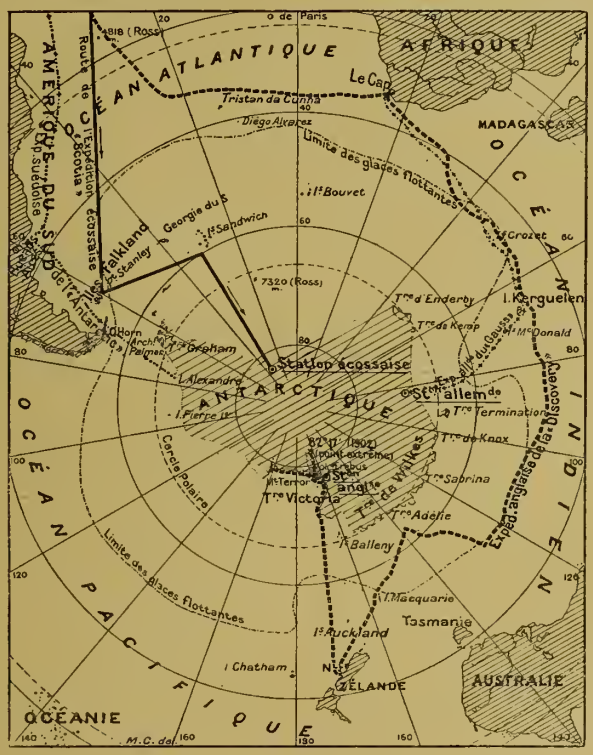
5° Nombreuses et hardies excursions en traîneau, au printemps et en été. La principale a été le voyage du capitaine Scott, qui a atteint la latitude de 82°17′ (par 161 degrés est), et a relevé sur la carte des terres encore inconnues, jusqu'à 83°30′ sud, avec des pics et des chaînes de montagnes d'une hauteur de 14 000 pieds. Il s'est avancé jusqu'à 666 kilomètres du Pôle, à peu près la distance de Paris à Montélimar.

6° L'immense glacier atteint, à l'ouest, s'étend à l'intérieur de la terre nouvellement découverte; il recouvre une surface considérable et s'élève à une hauteur de 9 000 pieds.

7° A l'actif de l'expédition se joint toute une série d'observations magnétiques, de travaux de sondages, de dragages au fond de la mer, etc.

Voici quelques passages d'une lettre du capitaine Scott :

« Ce que nous avons découvert ne semblera peut-être pas bien extraordinaire; pourtant les résultats de nos travaux pourraient bien n'être pas négligés par la science. Pardonnez cette lettre à bâtons rompus; je suis encore dans l'angoisse, ne sachant comment finira pour nous cette saison. Nous avons trouvé, en arrivant ici, de la glace vieille d'une année, qui s'est brisée en nous ouvrant un passage, resté libre pendant six semaines; après quoi, il s'est refermé sur le navire, et cette année, à la même date où nous sommes arrivés l'année dernière, le passage ne s'est pas rouvert! La saison est fort mauvaise cette année, il est vrai, et le froid excessif, terrible. Emprisonnés comme nous le sommes par les glaces, nous avons dû transporter sur la glace, du *Morning* (le navire de secours envoyé au capitaine Scott) à la *Discovery*, tous les vivres et autres choses indispensables que nos amis d'Angleterre ont bien voulu nous envoyer. J'espère renvoyer dans une semaine le *Morning* en Nouvelle-Zélande, et nous tirer nous-mêmes plus tard de notre prison de glace. Si j'y réussis, j'ai l'intention d'aller recueillir de l'argent dans nos colonies, pour pouvoir affronter ici un troisième hiver, si des fonds ne nous arrivent pas d'Angleterre. Je ne saurais assez louer l'habileté avec laquelle Colbeck (le capitaine du *Morning*) a su retrouver nos traces et nous porter secours. »



ITINÉRAIRE DE LA « DISCOVERY » AUX RÉGIONS ANTARCTIQUES.

On peut conclure de cette lettre que, malgré sa modestie, le capitaine Scott a fait d'importantes découvertes, et qu'il a été fort éprouvé par un hiver exceptionnellement rigoureux. On voit aussi que, pour remplir le programme qu'il se propose, il aura encore besoin de 12 à 20000 livres sterling. Avis au Gouvernement britannique et aux particuliers généreux.

Un homme de l'équipage, le marin E. Joyce, raconte dans une lettre qui fait partie du même courrier, que les douze mois passés dans les régions antarctiques n'ont été marqués, à part des symptômes de scorbut, par aucune maladie grave parmi les hommes du capitaine Scott. Ils ont vécu de conserves, sauf le dimanche, où ils ont pu s'accorder le luxe du mouton frais, les fermiers de la Nouvelle-Zélande les ayant bien pourvus à cet égard. Il ajoute que le transport des vivres d'un navire à l'autre a été des plus pénibles sur la glace raboteuse. Les chiens ont travaillé « splendidement ». Il raconte aussi en quelques mots la pointe hardie que le capitaine Scott a faite jusqu'au 82° 17′ de latitude, soit à 207 milles géographiques plus loin que James Ross. L'auteur de la lettre faisait lui-même partie de l'expédition, qui fut marquée par un grave accident arrivé au lieutenant Shakleton, qui se rompit un vaisseau sanguin.

Après avoir longé une interminable barrière de

glace, l'expédition parvint, en suivant la direction de l'est, à une vaste terre recouverte elle-même d'un glacier, informe assemblage de crevasses, de rocs et masses de glaces, absolument infranchissables. A cet endroit, le plus méridional que l'expédition ait pu toucher, le capitaine Scott monta en ballon captif, qui, dépassant le niveau supérieur de l'infranchissable glacier, lui fit découvrir à perte de vue tout un monde de désolation, infini désert de glaces, coupées par des rochers volcaniques. Le mont Erebus lui-même est toujours surmonté de fumée, mais ne présente pas trace de lave.

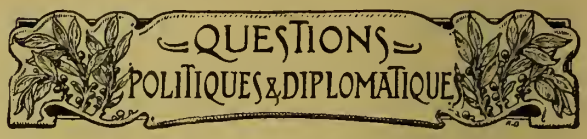
Voici la fin de la lettre, bien caractéristique de la froide bravoure de ces explorateurs anglais :

« Nous voilà rentrés dans notre campement d'hivernage, et, malgré le retour de l'été, nous sommes entourés de glaces de toutes parts. J'aimerais bien revenir en Europe, mais je me confie en la Providence. Nous sommes Anglais, et le capitaine Scott est un chef « splendide. » C'est tout dire en deux mots! Nous le suivrions partout où il nous mènerait. Nous avons enregistré 58 degrés au-dessous de zéro. Les ouragans ici sont épouvantables. Voici l'emploi de notre temps : Nous nous levons à 7 h. 30; déjeuner à 8 heures; travail jusqu'au dîner, à 1 heure après-midi; après cela, sieste et jeux jusqu'au soir; nous nous couchons à 11 heures.... »

De son côté, le lieutenant Armitage a fait une importante expédition sur un glacier de 9000 pieds de haut, où l'un de ses compagnons souffrit cruellement de la rareté de l'air. Le petit corps d'explorateurs n'avait point de chiens, il était donc obligé de pousser lui-même ses traîneaux; travail horriblement dur, car il fallait à chaque instant décharger les traîneaux pour leur faire traverser des crevasses, et les recharger ensuite. Les crevasses étaient souvent profondes de 50 à 60 pieds, et trop larges pour qu'on pût faire passer les traîneaux autrement qu'en les descendant d'un côté, et en les hissant de l'autre à l'aide de cordes. Les hommes étaient attachés les uns aux autres, comme une cordée d'alpinistes; le lieutenant Armitage, néanmoins, tomba un jour dans une crevasse de 100 pieds de profondeur. Par bonheur, la corde était solide, et on put le hisser du fond du précipice sans qu'il se fît mal.

Un Néo-Zélandais, du nom de Hove, qui faisait partie de cette expédition, raconte que, séparé de ses compagnons par une horrible tempête de neige, lorsqu'ils revenaient au campement, il eut beau appeler de tous côtés, courir çà et là : le malheureux était égaré, sans voir arriver de secours, et déjà exténué de fatigue et de froid. Il glisse sur le sol, se laisse ensevelir sous la neige qui tombe.... Quand il se réveilla, il faisait beau soleil, et la neige qui le recouvrait s'était fondue. Il se lève, secoue ses membres, sans avoir autrement de mal, s'oriente, court, aperçoit de loin le navire, et regagne le campement, où ses compagnons se lamentaient, le croyant perdu. Il avait dormi trente-six heures sous la neige, sans en être incommodé!

Comme conclusion, nous dirons que le *Discovery* se trouve dans une situation critique, sinon inquiétante : si les glaces continuent à bloquer le navire, comme elles l'ont fait tout l'été dernier, le capitaine Scott sera obligé d'hiverner encore une année, et peut-être d'abandonner son navire, quand le *Morning* retournera, l'année prochaine, le ravitailler à nouveau. En tout cas, l'expédition a d'ores et déjà bien mérité de l'Angleterre et de la Science, puisqu'elle a battu le record de James Ross et corrigé certaines erreurs de ce dernier, tout en complétant ses travaux par de magnifiques découvertes et observations scientifiques.



Comment s'est formé le Commonwealth of Australia. — Abrégé de la Constitution[1].

Des difficultés se sont élevées entre la Fédération australienne et le Cabinet britannique. L'impérialisme de M. Chamberlain semble lourd au Gouvernement fédéral. Son loyalisme n'est pas suspect, mais l'examen de la Constitution australienne montre la fragilité du lien qui unit la métropole à la lointaine colonie.

L'HISTOIRE moderne de l'Australie date de 1851. C'est à cette époque qu'on s'avisa de fouiller les flancs de ce continent, dont la surface jusqu'alors nourrissait mal quelques millions d'indigènes et les bandes de criminels dont l'Angleterre avait à se débarrasser. Quand on eut découvert que l'Australie était une terre d'or, une poussée californienne jeta le flot des colons sur le nouvel Eldorado. Dix ans après, la population avait triplé. En 1891, elle comptait 4 millions d'habitants.

Les colonies vécurent, en commençant, de leur vie propre, et il en résulta fatalement une grande tension dans leurs rapports réciproques. L'Angleterre avait, au reste, adopté pour principe de laisser en Australie se développer le particularisme, sans doute parce qu'elle jugeait commode d'établir sa suprématie sur la division plutôt que sur l'unité. Il s'ensuivit que les colonies les plus importantes eurent chacune leur constitution séparée avec deux Chambres et un ministère responsable, sous l'autorité suprême d'un gouverneur nommé par la Grande-Bretagne.

Les institutions parlementaires provoquèrent la naissance des partis. De bonne heure la question capitale fut la résistance à la métropole, pour l'obliger à supprimer les transportations; après la découverte de l'or et l'extension de la production lainière, s'agita la querelle des tarifs douaniers.

Le courant fédéraliste gagna en intensité au milieu des divergences parlementaires. Les *trade-unions* australiennes d'une part, les socialistes de l'autre, firent brèche dans les différentes assemblées. Les vieux libéraux se virent peu à peu supplantés par des majorités plus avancées. Dès 1856, les fédéralistes travaillèrent à élargir les représentations par l'adoption d'une série de projets de lois qui étaient un acheminement vers une union plus étroite.

Cependant le séparatisme territorial resta longtemps encore la tendance des colonies australiennes. Toutes voulaient demeurer indépendantes. Chacune eut

1. Voir *A travers le Monde*, 1901, page 21.

son budget, ses douanes, son réseau de chemins de fer.

En 1857, Victoria proposa un plan de confédération qui fut accueilli avec la plus grande froideur; en 1860 un nouvel essai, patronné par quatre colonies, fut aussi infructueux.

En 1885, sir Rawson fonda la ligue fédérative impériale. Elle avait pour objet de resserrer les liens commerciaux entre l'Angleterre et ses colonies. La concurrence étrangère exigeait une mesure défensive, à laquelle tous les intéressés étaient conviés à concourir. Un Zollverein britannique paraissait pouvoir prévenir le danger économique. Les colonies australiennes ne pouvaient, cette fois, refuser de prendre ce projet en considération. Elles nommèrent donc des délégués, qui s'assemblèrent à Melbourne pour étudier la création d'un Conseil fédéral de l'Australie. Le 24 janvier 1886, il y eut à Hobart, capitale de la Tasmanie, une première réunion des mandataires de Victoria, du Queensland, de la Tasmanie, de la Nouvelle-Galles. Elle échoua de même que les Congrès qui se tinrent ensuite à Melbourne, à Sydney et à Adélaïde. En 1891, nouveaux essais et nouveaux échecs.

Cependant le projet de Fédération fait du chemin. En 1895, les premiers ministres des différentes colonies australiennes siègent ensemble et décident que la proposition de créer un Conseil fédéral sera soumise à un referendum. Les colonies, consultées séparément, se prononcent contre.

Mais les promoteurs du mouvement ne se tiennent pas pour battus. En 1897, les premiers ministres, convaincus de l'utilité du projet, le reprennent. Une assemblée est convoquée à Adélaïde, cette même année, avec mission d'élaborer les statuts d'une constitution de la confédération d'Australie. Les Parlements de la Nouvelle-Galles, du Victoria, de l'Australie méridionale, de la Tasmanie y adhèrent. La Chambre Haute du Queensland s'y oppose. En juin 1898, on revient au référendum et ses résultats donnent à la Ligue fédérale une majorité de 293 745 voix.

Les Australiens soumirent leur projet de constitution à l'Angleterre en juin 1899. La métropole jugeait excessives les prétentions de la colonie. La Confédération réclamait le droit absolu et sans contrôle de décider en toute matière de chemins de fer, douanes, impôts, postes et télégraphes, banques, assurances, armée, émigration, immigration, affaires étrangères. Les Australiens entendaient s'affranchir de la juridiction et du *Conseil privé britannique* et n'admettre plus comme tribunal jugeant en dernier ressort que la Haute-Cour d'Australie.

Le Gouvernement britannique esquissa un refus, et les Australiens ne cédèrent pas.

Mais M. Chamberlain est fécond en artifices. L'Angleterre ne pouvait souscrire à une abdication de tout contrôle sur l'Australie, elle était fermement décidée à ne pas lui permettre de devenir tout simplement des États-Unis comme ceux d'Amérique. M. Chamberlain accepta donc tout ce que voulait la Confédération, même l'abrogation du Conseil privé, seulement il en institua un autre où seraient représentées par leurs délégués toutes les colonies britanniques, Australie, Inde, Afrique australe, Canada, chaque délégué ayant rang de pair d'Angleterre avec un siège à vie dans la Chambre des Lords et 150 000 francs (6 000 livres sterling) de traitement. L'appât était tentant. Les Australiens n'y résistèrent point. Ils acceptèrent l'arrangement proposé par M. Chamberlain avec cet amendement que la Haute-Cour d'Australie ne serait tenue d'en appeler au Conseil privé que dans les cas de désaccord entre deux États australiens ou de dissentiment entre l'un d'eux et le gouvernement de la Convention. Cette question aplanie, le *Commonwealth of Australia* se trouvait fondé de fait. Depuis le 1er janvier 1901, les six colonies australiennes ne forment plus qu'un seul territoire fédéral d'une superficie de 7 627 897 kilomètres carrés, occupés par environ quatre millions d'habitants.

La Constitution place à la tête de la Confédération un gouverneur général, nommé par la Couronne et exerçant le pouvoir exécutif, avec un ministère pris dans le Parlement. Celui-ci se compose de deux assemblées : un Sénat et une Chambre des représentants. Chaque colonie envoie au Sénat six délégués, formant un total de trente-six membres avec un mandat sexennal, les élections ayant lieu par moitié tous les trois ans. La Chambre des représentants a 76 membres élus pour trois ans; les deux assemblées émanent du suffrage direct; chacune d'elles a les mêmes prérogatives législatives, mais aux représentants seuls ressortit l'initiative des nouveaux impôts. Le Sénat accepte, amende ou rejette les projets votés par la Chambre des représentants, sans que celle-ci se trouve liée par la décision sénatoriale. En cas de dissentiment permanent entre les deux assemblées, le Sénat se prononçant deux fois de suite sur un même projet dans un sens opposé à l'autre Chambre, le gouverneur général peut dissoudre le Parlement et faire procéder à de nouvelles élections. Si après cette consultation du peuple, l'accord ne s'établit pas davantage entre les deux Chambres, celles-ci sont convoquées en assemblée unique dont les décisions sont prises à la majorité absolue. Le gouverneur général peut opposer son veto aux résolutions et votes des deux Chambres, et dans ce cas le litige se règle par un appel à la Couronne. Le suffrage électoral est universel. Sont électeurs tous les habitants de l'Australie, âgés de 21 ans au moins, avec l'obligation de trois ans de séjour dans la Confédération pour les sujets britanniques et de cinq ans pour les naturalisés australiens. Les colonies prennent le nom d'États. La Constitution est placée sous la tutelle suprême de la Haute-Cour d'Australie dont les présidents et juges ne peuvent être révoqués que par le Parlement.

Au résumé, la nouvelle Confédération australienne a des analogies étroites avec la constitution du Dominion du Canada qui reconnaît comme chef suprême du pouvoir exécutif, ayant droit de contrôle sur la gestion des affaires coloniales, le souverain de la Grande-Bretagne, assisté de son conseil privé, mais laisse à la colonie son autonomie parlementaire, sa législation propre, son administration indépendante.

Ned Noll. — *Annuaire des Troupes coloniales. Almanach illustré du Marsouin.* Paris, librairie militaire Charles-Lavauzelle. Prix : 2 francs.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE & COLONIAL

L'Agression des Marocains de Figuig et le Devoir de la France.

Les récents événements de Figuig, l'attaque dirigée sur l'escorte qui accompagnait le gouverneur général de l'Algérie, prouvent avec la dernière évidence, dit M. Etienne, qu'une erreur a été commise depuis plus d'un an à l'égard des bandes de pillards marocains. Malgré les avertissements prodigués par le gouverneur général et par tous les hommes, tant civils que militaires, compétents dans les affaires algériennes, malgré les conseils qu'ils donnaient avec insistance d'effectuer des opérations de police dans les régions où notre domination est établie, malgré les avis et les prévisions, on a persisté à laisser impunies les attaques dirigées contre nos postes et contre nos convois de ravitaillement. Cette impunité n'a fait qu'enhardir l'audace des agresseurs, qui ont trouvé, pour les seconder, toutes les tribus échelonnées sur notre frontière.

L'attaque dont a été l'objet le gouverneur général en personne démontre que nos adversaires ont le sentiment qu'ils sont en état de nous faire reculer et de nous ramener jusque sur les hauts plateaux.

Nous sommes convaincu qu'après les cruelles expériences faites depuis un an, après la dernière surtout, le Gouvernement, mieux informé et complètement édifié, est résolu à prendre les mesures les plus énergiques pour châtier comme il convient l'agression brutale à laquelle M. Jonnart a miraculeusement échappé.

Il ne s'agit pas, en l'espèce, de faire œuvre d'occupation territoriale, même momentanée. Plus que jamais nous affirmons que nous voulons le maintien de l'intégrité territoriale du Maroc. Mais il faut également montrer que nous entendons exercer une prépondérance absolue sur l'Empire chérifien, et affirmer notre force et nos droits quand ils paraissent devoir être contestés par des attaques que l'impunité — il convient de le repéter — rend de plus en plus audacieuses.

Nous espérons qu'à l'heure où nous parlons, l'oasis de Zenagra, repaire des bandits et des pillards, a reçu par une vigoureuse démonstration d'artillerie le juste châtiment qu'elle mérite.

Nous pensons aussi que, pour assurer définitivement l'ordre dans ces régions, le gouverneur général, qui a demandé au Gouvernement et obtenu l'autorisation nécessaire, aura successivement occupé Benzireg et Bechar : deux points stratégiques situés sur notre territoire et commandant toutes les routes par lesquelles peuvent déboucher les tribus jusqu'à ce jour hostiles. L'occupation de ces deux points donnera définitivement la sécurité à tout le couloir de la Zousfana et permettra d'éviter l'envoi de ces longues colonnes expéditionnaires dont l'effet est presque toujours temporaire et qui sont si coûteuses en hommes et en argent.

Création d'une Ville en Abyssinie.

On sait que la ligne ferrée se dirigeant sur Addis-Ababa laisse la ville de Harrar sur sa gauche, à la distance d'environ 70 kilomètres. La station la plus proche est Diré-Daoura, terminus actuel de la ligne. Harrar est à une altitude de plus de 2 000 mètres, et la montée n'est point commode pour aller de Diré-Daoura sur le plateau. C'est pourquoi il a été projeté de « faire descendre Harrar à Diré-Daoura ».

Déplacer une ville, la « faire descendre » à 75 kilomètres de distance, paraîtrait en Europe une entreprise assez scabreuse. En Abyssinie, sans être précisément faciles, ces choses-là se font quand il y a, pour motiver ce déménagement, des raisons sérieuses. A Diré-Daoura, la besogne est bien commencée et paraît devoir réussir à merveille.

La gare se compose de trois grands baraquements à étages, de très bonne façon, encadrant une grande place. Des avenues ont été tracées. Une douane entourée de murs est déjà construite. Déjà sur l'alignement des avenues, des maisons sont en construction. Le village indigène, dont l'emplacement a été fixé à un peu plus de 1 kilomètre de la gare, est déjà très peuplé et, malgré l'extrême variété de la population, où toutes les races du pays sont représentées, la tranquillité y est parfaite.

Ce qui assure le succès de la ville en formation, c'est l'eau qu'elle aura en abondance. Un barrage a été construit sur un torrent, à 4 kilomètres de Diré-Daoura. La conduite d'eau est terminée. On aura l'eau au premier étage dans toutes les maisons. On étudie les égouts! Ce sont là des nouveautés bien extraordinaires en terre africaine. Un grand abreuvoir est en construction. De nombreuses concessions de terrains à bâtir ont été achetées et les concessionnaires commenceront à construire. On travaille à force et, pour nourrir les travailleurs, *on tue deux bœufs par jour!*

On voit que le Gouvernement français aurait eu grand tort d'abandonner et de laisser périr l'entreprise des chemins de fer éthiopiens. Et, plus que jamais, il doit comprendre qu'il est d'un intérêt majeur pour la France qu'elle s'achève et qu'elle soit poussée tout au moins jusqu'à Addis-Ababa.

Ouverture de la Ligne ferrée suédo-norvégienne : Lulea-Gellivare-Ofotenfjord.

On vient de procéder à l'ouverture d'un chemin de fer à travers la Laponie. Cette ligne ferrée, la plus septentrionale du monde, part de la ville suédoise de Lulea sur la Baltique pour aboutir sur la côte de Norvège, près des célèbres îles Lofoden. Elle a été construite par les Gouvernements suédois et norvégien pour permettre l'exportation d'immenses gisements de minerai de fer situés au centre de la Laponie et qui sont considérés parmi les plus importants de l'Europe. Son établissement et l'exploitation de ces mines ont attiré une nombreuse population dans cette région, qui était, il y a quelques années encore, un véritable désert.

Dans cette partie de la Suède et de la Norvège, des villes ont poussé, rapides et prospères, comme dans le Far West américain.

Ce « translapon » sera, par un embranchement, relié très prochainement au réseau russe qui s'étendra, cet été, jusqu'au fond du golfe de Bothnie; par suite le nouveau chemin de fer deviendra la tête de ligne sur l'Atlantique du réseau russe et du Transsibérien. L'ouverture de cette ligne ne tend à rien moins qu'à déplacer en partie vers le nord le courant commercial qui passait jusqu'ici par la Baltique. On pourra consulter à ce sujet les deux livraisons du *Tour du Monde* publiées, en 1902, par M. de Launay, intitulées *Au Pays des Lapons*.

Les Peaux-Rouges au Canada.

Contrairement à la croyance générale, le nombre des Peaux-Rouges, au Canada du moins, loin de diminuer, tend à augmenter. Il atteint actuellement 108 112 âmes contre 99 527 en 1901, soit un excédent de 8 585. On rencontre le plus grand nombre de Peaux-Rouges dans la province de la Colombie britannique (25 500); puis viennent celles d'Ontario (20 983), du territoire nord-ouest (17 922) et de Québec (10 842). Leur principal moyen de subsistance se trouve dans la chasse et la pêche. Sous ce rapport, l'année écoulée a été fort prospère. Les nombreuses écoles indiennes, que le Gouvernement a instituées, ont beaucoup contribué au relèvement moral, particulièrement des femmes et des enfants Chez les hommes, malheureusement, sévit le fléau de l'alcool. Il est strictement défendu de vendre des boissons alcooliques aux Indiens pur sang; par contre, les sang-mêlé peuvent s'en procurer autant qu'ils veulent et, souvent, ils le partagent fraternellement avec les autres.

La Révolution en Serbie et la Ville de Belgrade.

Une nouvelle est venue de Belgrade secouer les esprits d'un frisson d'horreur : le roi de Serbie Alexandre Ier, la reine Draga, sa femme, le président du Conseil, le ministre de la Guerre, deux aides de camp du roi, deux officiers, deux frères de la reine Draga, ont été massacrés dans la nuit du 10 au 11 juin, par une troupe de conjurés décidés à anéantir la dynastie des Obrenowitch et ses principaux partisans, au bénéfice de la famille des Karageorgewitch. Le prince Pierre a été proclamé roi, un nouveau ministère formé; les rues de Belgrade ont été pavoisées et les musiques militaires ont succédé aux derniers gémissements de cette nuit qui rappelle les plus sombres heures du Bas-Empire.

Cl. Guespin, à Biarritz.

LA REINE DRAGA.

D'APRÈS les dépêches et les correspondances reçues de Belgrade et de Serbie, le calme semble régner dans la capitale et dans le royaume. Bien plus! la presque unanimité de la population, oubliant l'horreur de cette nuit tragique, s'est laissée aller à des transports d'allégresse.

Cette attitude de la population pourrait surprendre si l'on ne savait de quels troubles souffrit la Serbie pendant tout le cours de son histoire : en vérité, ce peuple a l'habitude des bouleversements et des crimes politiques.

Le triangle serbe, enclavé entre l'Autriche au nord, la Roumanie et la Bulgarie à l'est, la Turquie au sud, a subi le contre-coup des séculaires démêlés auxquels donne lieu la question d'Orient. La lutte que soutint la Serbie pour son indépendance menacée par ses divers voisins, est riche en beaux épisodes tragiques, héroïques souvent.

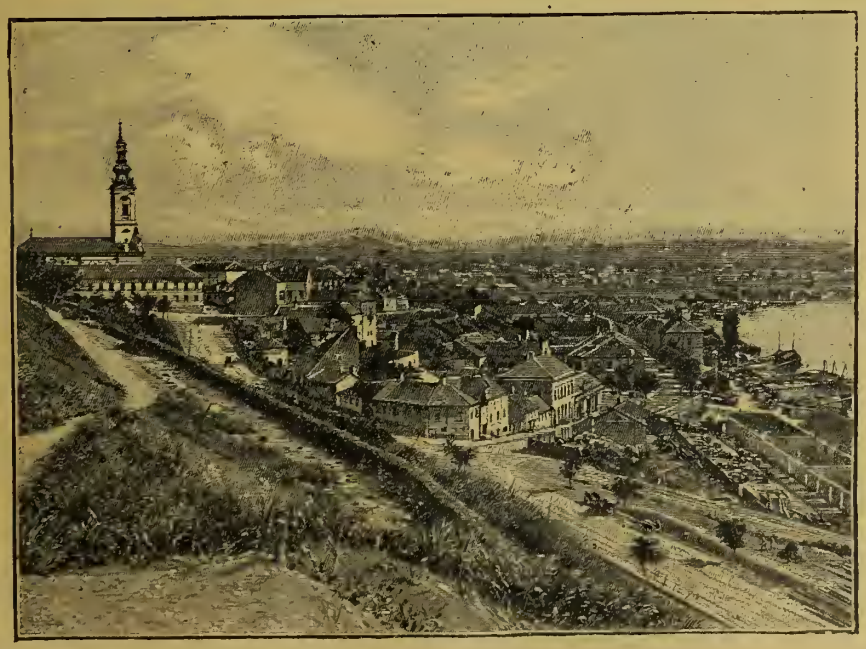
Un instant, au milieu du XIVe siècle, peu s'en fallut que la puissance serbe devînt prépondérante dans les destinées du monde. Étienne Douchan, qui s'était intitulé empereur des Serbes, fut sur le point de prendre Constantinople; s'il avait réussi, l'influence slave se fût substituée à celle des Grecs jusque sur l'Occident.

Cl. Jovanovitch, à Belgrade.

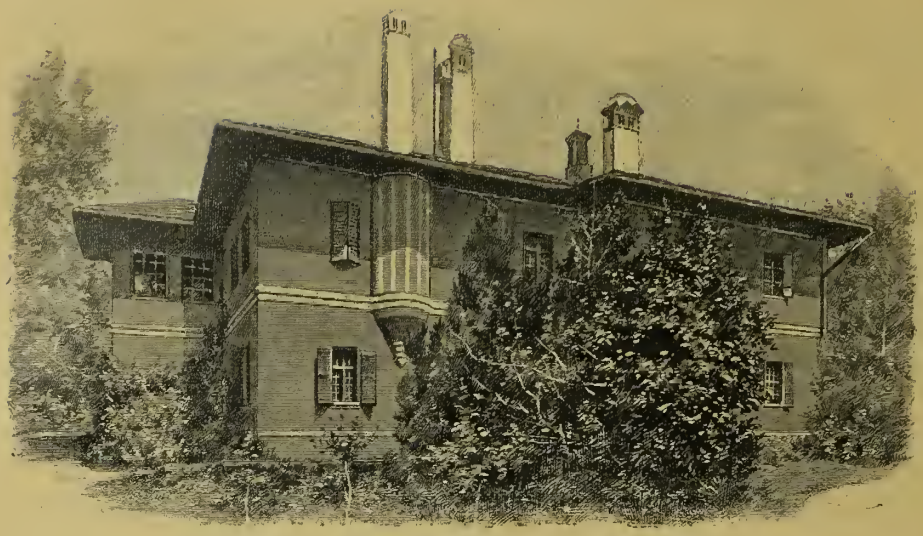
ALEXANDRE Ier

Mais, après lui, le faisceau qu'il avait lié se défit. Byzance, avec le secours des Ottomans, écrasa les Serbes à Kossovo, en 1389; et, au milieu du XVe siècle, la Serbie tout entière était conquise par les Turcs. Elle demeura, durant des siècles, sous leur domination, tâchant parfois, mais en vain, de la secouer.

Au début du XIXe siècle,



BELGRADE : VUE PRISE DE LA PROMENADE DU KALIMEGDAN.
D'après une photographie.



LE KONAK DE TOPCHIDER, MAISON DE MILOCH OBRENOWITCH.

D'après une photographie.

surgit Kara George ou Czerny. C'était un paysan, au teint basané; de là son surnom : *Czerny* en slavon, *Kara* en turc, veulent dire « noir ». Il organisa contre les Ottomans un soulèvement général, livra des combats, fut vainqueur, obtint de la Porte la reconnaissance, sous certaines conditions, de l'autonomie serbe. Vaincu en 1813, il dut se sauver en Autriche avec tous les anciens chefs de l'insurrection, sauf Miloch Obrenowitch qui continua son œuvre d'affranchissement et qui, vainqueur des Turcs en 1815, reçut de la Porte le titre de *Kniaz* (prince). Un assassinat le débarrassa en 1817 de son rival Kara Georges.

En 1842, une révolution chassa les Obrenowitch. Le fils de Kara George, Alexandre, dit Karageorgewitch, fut élu prince de Serbie. Il garda le pouvoir jusqu'en 1858, où il fut déposé et remplacé par le vieux Miloch Obrenowitch. Celui-ci mourut en 1860, dans l'exercice de son autorité. Son fils Michel lui succéda et régna jusqu'au jour de 1868, où un partisan des Karageorgewitch lui trancha la vie dans le jardin de Topchider.

En l'absence d'héritiers directs, Milan, petit-fils de Jephrem, frère de Miloch, fut proclamé prince de Serbie sous le nom de Milan Obrenowitch IV. Qu'il suffise d'indiquer le mariage du prince Milan avec Mlle Nathalie Ketchko (1875); la naissance du prince héritier Alexandre, le 14 août 1876; la guerre de la Serbie contre la Turquie et l'acquisition de Nisch; la proclamation de la royauté (2 mars 1882); la guerre de la Serbie contre la Bulgarie (1885-1886); enfin les regrettables démêlés qui troublèrent la famille royale, l'abdication du roi Milan et l'avènement de son fils Alexandre Ier Obrenowitch (6 mars 1889).

C'est en 1900 que le jeune souverain accomplit la grande faute de son règne. En juillet, il annonça au peuple serbe son mariage avec Mme Draga Maschin. Il se jetait dans cette union contre la volonté de son père, contre celle de sa mère, contre les conseils de ses ministres, contre le vœu de son peuple. Mme Maschin était la veuve d'un ingénieur et la fille d'un ancien préfet; elle avait été dame d'honneur de la reine Nathalie; des bruits défavorables couraient sur sa conduite passée : ses parents et la Serbie souhaitaient pour le roi une union plus brillante et de moralité moins douteuse. Comme elle avait neuf ans de plus que le roi, on l'accusait, non sans apparence de raison, d'avoir abusé de l'inexpérience de son futur époux... Quoi qu'il en soit, le mariage eut lieu le 5 août 1900.

Devenue reine de Serbie, au lieu de tenter de faire oublier ses torts, elle se montra arrogante et autoritaire, se vengeant brutalement des moindres peccadilles commises autour d'elle, frappant les fonctionnaires de tout ordre, sur l'ombre d'un soupçon et sans aucune raison sérieuse. Quiconque lui déplaisait tombait en disgrâce ou prenait le chemin de l'exil.

Le roi n'était qu'un instrument entre ses mains, et il devait être victime de l'impopularité justifiée de sa femme.

C'est en effet, semble-t-il, le désir d'éviter une dernière humiliation qui a armé la main des conjurés. Le roi Alexandre se disposait à faire reconnaître par la Skoupchtina, comme héritier présomptif, un frère de sa femme! La coupe pleine déborda et la mort des

BELGRADE : LA TÉRASIA, RUE PRINCIPALE DE LA VILLE; AU FOND LE PALAIS ROYAL.

D'après une photographie.

souverains fut décidée pour la nuit qui devait précéder cet acte hautement impolitique.

Les meneurs de la conspiration ont proclamé roi le prince Pierre Karageorgewitch, né en 1846, âgé par conséquent de cinquante-sept ans. Celui-ci est le petit-fils de Kara George Czerny, qui, comme nous l'avons dit plus haut, se souleva en 1804 contre la Turquie et poursuivit la lutte en étant prince, de fait, jusqu'en 1813. Il est le fils d'Alexandre Karageorgewitch qui régna de 1842 à 1858. Marié à la fille aînée du prince de Monténégro — morte il y a quinze ans — il a trois enfants, deux fils et une fille. Par son mariage, il est le beau-frère du roi d'Italie. Il rentrera en souverain dans cette Belgrade d'où l'exil l'avait chassé; il va retrouver embellie, modernisée, cette capitale si curieusement campée à l'avant de son royaume, comme une tête de bélier, bonne à donner et à recevoir les coups.

Belgrade, depuis un quart de siècle, s'est en effet, complètement transformée : d'une ville de province turque, elle est devenue la capitale des rois serbes. Le progrès accompli en vingt-cinq ans est presque incroyable : plus de maisons de bois enjambant sur des rues tortueuses ou mal éclairées, aux coins louches, aux bazars sordides. A la place des minarets, les églises pointent dans l'azur du ciel l'or de leurs clochetons ajourés; les joyeux carillons ont fait taire la voix criarde du muezzin appelant les fidèles à la prière: partout les maisons s'élèvent, les rues s'alignent, les places s'élargissent. Belgrade a des statues, des fontaines, des palais, l'électricité qui l'inonde de lumière. Des rails sillonnent ses avenues : partout le mouvement et la joie ont succédé à l'apathie et aux tristesses de la servitude; c'est une explosion de jeunesse qui ravit, le printemps après l'hiver. Et la foi qui a opéré ce miracle n'est pas à court de merveilles. Que ne projette-t-on pour l'avenir! Belgrade veut être une vraie capitale, digne surtout du peuple qui l'a mise à sa tête.....

Si l'on arrive à Belgrade par la route de Vienne-Buda-Pesth, la ville se découvre au sortir de Semlin et déroule, comme en un décor, l'amphithéâtre pittoresque de ses maisons et de ses terrasses. On dirait une cité orientale nonchalamment assise au bord d'une eau tranquille; mais la vieille citadelle, dogue hérissé entre les flots de la Save et du Danube, dit assez que cette ville, déjà belle et rayonnante de jeunesse, n'était hier encore qu'une place de guerre, la plus formidable, il est vrai, qu'il y eût sur la route d'Orient. Que d'armées, que de hordes ont vu défiler ces vieux murs! Les Romains sont venus les premiers, cherchant un point d'appui contre les barbares; puis, l'invasion refluant de l'est à l'ouest, les barbares, à leur tour, se déchaînèrent sur Belgrade; enfin, le flot montant toujours, parurent les Turcs, les derniers venus de cette marée humaine qui est une menace perpétuelle pour la paix et le progrès du monde.....

Une rue très large, la rue du Roi-Milan, prolongée par celle du Prince-Michel, divise Belgrade en deux parties : au sud, la gare et les quartiers de la Save; au nord, les quartiers du Danube; la citadelle et la promenade du Kalimegdan occupent, au bout de cette longue avenue, le monticule au pied duquel les deux fleuves se réunissent. Il est difficile de trouver un plus beau site que celui du Kalimegdan : les Turcs l'avaient surnommé « le mont où l'on pense », car de cette hauteur le regard plane à l'infini. Quand la brise du soir, s'élevant de la plaine hongroise, répand sa fraîcheur, à l'heure où le soleil s'incline et sème d'une poussière d'or l'horizon lointain, la promenade y est délicieuse. Ici le calme exquis : en bas les bruits confus et tout le tourbillon de l'activité humaine, la locomotive qui siffle, les bateaux qui sillonnent le cristal du fleuve; puis au loin, sur un ciel de flamme, Semlin qui détache, comme en un rêve, sa silhouette rayonnante. L'esplanade du Kalimegdan est le rendez-vous préféré de la société de Belgrade : c'est la promenade élégante, un étranger ne peut manquer d'y trouver grand intérêt. On vient au Kalimegdan pour voir, et pour se faire voir un peu, sans doute, mais surtout pour prendre un bain d'air, dans un décor admirable. Cette terre, d'ailleurs, est chère aux Serbes à plus d'un titre : nulle autre n'a été plus abreuvée de leur sang. C'est

BELGRADE : LE PALAIS ROYAL; A DROITE, LE KONAK OU S'EST DÉROULÉ LE DRAME DU 10 JUIN.

D'après une photographie.

ici, à la porte même de la citadelle, que se faisaient les exécutions; des files de malheureux empalés y attendaient la mort dans une lente agonie; d'autres livraient leur tête au sabre : glorieux martyrs, dont le sacrifice anonyme a germé pour l'affranchissement de leur pays! Aujourd'hui, de ce terre-plein redouté les Serbes ont fait un parc plein d'ombre, d'où descend sur la ville une atmosphère bienfaisante.

La citadelle elle-même cache sa porte rébarbative derrière un bosquet d'arbres et de fleurs. Ce n'est plus, d'ailleurs, qu'un vaste champ ouvert à la curiosité publique : y entre qui veut, et, à part les bâtiments retenus par le Commandement de la place, le musée d'artillerie et le logement des forçats internés ici, tout s'en va sous la main du temps : les murs s'effritent, se brisent, livrant passage au premier venu, eux que n'entamèrent point autrefois des armées entières; partout des débris, des pierres noircies par la poudre. Seule, au milieu de tout le reste qui croule, la vieille tour Néboischa porte encore fièrement de glorieux souvenirs : « Jē ne te crains pas », c'est la signification de son nom. Elle tient toujours, mais si les Serbes ne la conservaient comme un trophée et une relique, depuis longtemps la nature l'aurait enveloppée de lierres capables de l'étouffer; et ses vieilles pierres têtues, s'écartant sous l'effort des jeunes pousses, auraient été, débris inutiles, rejoindre sous les flots de la Save et du Danube les autres épaves auxquelles elle a survécu. L'intérieur de la citadelle n'a rien qui présente grand intérêt. Deux étages naturels y sont formés par la déclivité du terrain : en bas, près du fleuve, les batteries et les casernes avec la porte monumentale du Prince Eugène; en haut, le Commandement et quelques restes que l'on fait visiter, la tombe de la Fille turque, un souvenir funéraire du grand vizir Kara-Mustapha tué à Belgrade, après son échec devant Vienne (1683), la poudrière creusée dans le roc vif, le puits romain, profondément enfoui au cœur même de la colline, enfin la Fontaine Sacrée, la Sveta Voda, dont les nombreux ex-voto attestent l'efficacité miraculeuse. Bientôt tous ces souvenirs disparaîtront sous la verdure : peu à peu la citadelle supérieure se transforme en parc; on y a tracé des allées; des arbres de belle venue y répandent l'ombre et la fraîcheur comme sur l'esplanade autrefois désolée du Kalimegdan; partout la nature reprend ses droits, c'est un renouveau triomphant. Il n'y a qu'une ombre à ce tableau : ce sont les malheureux qui, dans les allées désertes, traînent péniblement leur chaîne de forçat sous l'œil vigilant des soldats, fusil sur l'épaule, prêts à faire feu. La citadelle, ce vieux monstre désarmé, tient encore une proie. Il est vrai qu'elle n'est point condamnée sans une légère consolation : achetez aux forçats quelques-uns des objets délicatement travaillés qu'ils offrent aux promeneurs, vous verrez leur visage s'illuminer, leurs traits se détendre; c'est un peu de vie qui leur est rendue, et pour plusieurs, avec le travail, l'espoir d'un sort meilleur....

Le konak, où s'est déroulée la tragédie du 10 juin, est une simple maison à un étage, avec deux petites ailes à peine saillantes. Il est séparé par une allée peu large du Palais Royal, encore inachevé, que montre notre photographie.

Ce Palais sera le plus bel édifice de Belgrade. La façade donne sur un jardin séparé de la rue par une grille : un haut étage de cinq grandes arcades, que séparent des colonnes saillantes dominées par des aigles, lui donne grand air. A l'intérieur, on cite comme particulièrement remarquable la salle de danse, la salle de réception et la chapelle. Qu'il y a loin de cette somptueuse résidence au Konak sans caractère des anciens princes, et surtout à la rustique maison de Topchider, le berceau des Obrenowitch! Quel chemin parcouru en moins d'un demi-siècle! Naguère encore, le malheureux petit-neveu de Miloch, devenu l'égal des souverains, portait la couronne, demeurait dans un palais; et les députés du peuple serbe, réunis autrefois à l'aventure, à l'abri de quelque hangar, ou même sous le ciel, dans la prairie qui longe le frais vallon de Topchider, les députés sont aujourd'hui logés comme des princes : les temps héroïques sont passés, aussi bien n'est-il que juste d'en recueillir les fruits.

La *Skoupchtina* s'élève non loin du Palais Royal, dans la rue du Prince-Miloch; c'est un vrai palais. Appuyée sur un élégant portique auquel monte un double escalier, la coupole porte bien haut, par-dessus les ailes étendues de droite et de gauche, la couronne royale, signe d'indépendance. Les deux groupes ailés qui se développent au pied de la coupole, la double rangée d'arcades superposées qui s'étend du centre aux légers pavillons d'angle couronnés de la balustrade, donnent à l'ensemble de la grandeur et de l'élégance; on y sent la jeunesse et la confiance dans l'avenir d'un peuple qui se fait une place au soleil et la veut faire largement. Les monuments qui suivent le palais de la Skoupchtina dans la rue du Prince-Miloch méritent moins d'être cités : le Conseil d'Etat, le Ministère des Finances et des Travaux publics, l'Ecole militaire.

Belgrade vaut surtout, pour l'étranger qui passe, par le spectacle toujours intéressant des efforts considérables faits pour l'embellir et la rendre prospère : l'activité s'est portée sur tous les points à la fois. Comme toutes les villes d'Orient, Belgrade étalait jadis sous les pieds des passants d'affreux pavés pointus, séparés par des mares d'eau ou des trous béants. Il serait maintenant difficile d'en retrouver les traces : les plus mauvaises rues ont été améliorées; il y en a même de fort belles.

Les quais du Danube et de la Save sont construits; des entrepôts s'élèvent; l'eau monte et circule dans la ville; les tramways de la Société Serbe-Française sillonnent les rues. La ligne principale des tramways a son point d'attache au Kalimegdan et traverse la ville dans toute sa longueur; une ligne secondaire s'en détache, vers la gare et les bateaux de la Save; enfin on a réuni la gare à Topchider par un tramway à vapeur, les quartiers bas à la ville haute par un funiculaire. En peu d'années, Belgrade est devenue méconnaissable.

La nouvelle capitale serbe tient à se montrer digne de son poste d'honneur, à l'avant-garde de l'Occident sur le route d'Orient.

Souhaitons que le nouveau règne soit l'aurore de temps moins troublés, et que Belgrade, après cette terrifiante secousse, retrouve le calme nécessaire à son développement et à son avenir.

L'Éruption du Mont Pelé d'après le rapport de M. Lacroix.

M. Lacroix, professeur au Muséum, chef de la mission envoyée à la Martinique pour étudier la terrible éruption qui a causé la destruction de Saint-Pierre, vient de rendre compte à la Société de géographie, de ses observations et de ses études.

Avant l'éruption, le volcan offrait, comme appareil extérieur, un cratère, situé sur le revers occidental de la montagne Pelée. Ce cratère unique était formé par une ancienne *caldeira*, dont le fond était occupé par l'Étang-Sec. On désigne sous le nom de *caldeira* des cavités abruptes, environnées d'une sorte de rempart conique, résultant d'une explosion exceptionnellement violente, accompagnée d'effrondement. Les parois intérieures des caldeiras sont généralement verticales. Le rempart conique extérieur est constitué par l'accumulation des matériaux projetés. La caldeira de la montagne Pelée s'ouvrait au sommet, mais présentait du côté du nord-ouest une profonde échancrure qui a eu une influence néfaste sur les résultats de l'éruption. Elle est, en effet, dirigée vers Saint-Pierre. De cet unique cratère sont parties les projections de gaz et de vapeur d'eau chargées de cendres, de boues, de lapillis, de blocs et bombes qui devaient causer tant de ravages.

LE DÔME DE LAVE ET LA DENT INCANDESCENTE. DÉCEMBRE 1902.

LE VOLCAN, VU DE L'OBSERVATOIRE DU MORNE DE CARBET.

D'après des photographies de M. Lacroix.

L'éruption actuelle a consisté exclusivement dans une phase explosive; elle n'a produit aucune coulée de laves. On n'a constaté, en dehors du cratère, ni fente béante, ni changement de niveau du rivage, ni affaissement, ni soulèvement notables dans l'intérieur des terres, ni modifications appréciables des fonds au voisinage de la côte, ni tremblement de terre. Les grandes explosions ont été accompagnées d'une dépression barométrique subite et de petits raz de marée. Les blocs de lave incandescente n'ont été projetés qu'à quelques centaines de mètres du cratère; mais les cendres et les lapillis sont tombés sur toute la Martinique. La dévastation n'était complète que sur une zone de 2 à 3 kilomètres autour du cratère. Au milieu de la zone dévastée, dans le prolongement de la large brèche ouverte près du sommet de la montagne Pelée, abondent, dirigées vers le sud-ouest, les fumerolles sulfhydriques. Ces fumerolles jalonnent dans la vallée de la rivière Blanche une ligne de fissures se trouvant vraisemblablement sur la prolongation de la fente du cratère. La destruction de Saint-Pierre doit être attribuée, sans doute, à la position de cette fente, profonde échancrure en forme de V, qui s'ouvre vers le sud-ouest.

Mais, outre ces faits ordinaires, deux phénomènes spéciaux caractérisent l'éruption.

Le premier de ces phénomènes est la formation, par accumulation, d'un *dôme* de lave sur l'orifice de sortie de la bouche souterraine du volcan. Dès les premiers jours de l'éruption, un amas de laves, compactes et continues, s'est édifié dans l'ancien cratère (Étang-Sec). Aujourd'hui, ce dôme dépasse la crête de la montagne de 300 mètres. Il s'élevait parfois de plus de 10 mètres en vingt-quatre heures, mais souvent son ascension était compensée par des éboulements.

Voici quel est son mode d'accroissement. La lave visqueuse afflue d'abord dans la fissure du cône déjà existant; son incandescence la rend visible la nuit. Ensuite, toute la masse, ou seulement une partie, se soulève avec lenteur. Des aiguilles hérissent sa surface et au sommet se dresse une dent. Vue de la mer, cette dent a la forme d'un obélisque aigu. Ce dôme élevé au milieu de l'ancienne caldeira, en comble peu à peu la cavité et s'est déjà soudé à sa paroi occidentale. Ainsi deux types volcaniques différents se sont greffés l'un sur l'autre et se confondront peut-être.

L'autre phénomène, connu dans ses effets, mais non encore observé scientifiquement, est la production de *nuées ardentes*. Ces nuées, ou nuages denses à haute température, qui, rasant le sol, brûlent ou asphyxient les êtres vivants, et détruisent tout sur leur passage, sont produites par une projection de gaz et de vapeurs, entraînant, dans une direction plongeante, une énorme quantité de cendres et de blocs; elles partent actuellement de la base sud-ouest de la dent terminale du dôme, dont elles entraînent toujours une portion. Une de ces nuées, observée de la mer, le 16 décembre dernier, marchait à la vitesse de 1 kilomètre 1/2 à la minute; ses volutes, arrivées à la mer, s'élevèrent à plus de

4000 mètres. Une heure trente minutes après l'éruption, l'eau de mer, près du rivage, avait 40 degrés c. Ces nuages sortis du dôme en formation, se précipitent à l'extérieur, quand la poussée interne, trop violente, brise les parois du cône fissuré, entraînant un lambeau du cône. La nuit, la cicatrice du cône paraît brillante et des blocs s'en détachent encore quand le nuage a été dissipé. Or tout l'hiver, le trajet de ces nuages denses est resté constamment limité à la vallée de la rivière Blanche. C'est assurément un phénomène de ce genre qui s'est produit dans les grandes éruptions du 8 et du 20 mai, du 9 juillet et du 30 août 1902. La nuée ardente s'est alors étendue sur une surface beaucoup plus grande que celle ravagée le 16 décembre et s'est dirigée en partie sur la malheureuse ville de Saint-Pierre, déterminant d'abord, parachevant ensuite sa destruction. Ces grandes éruptions du 8 et du 20 mai ont été, il est vrai, accompagnées de violentes projections verticales de cendres, de lapillis et de bombes, faisant beaucoup de bruit et jetant la terreur dans l'île, mais n'y causant que de minces dommages. Les nuées ardentes ont été seules vraiment destructives. Elles seules expliquent donc la catastrophe de Saint-Pierre.

M. Lacroix émet enfin la conclusion suivante sur la situation de la Martinique : l'éruption du volcan continue; son régime se maintient constant; l'élément destructeur principal, les nuées ardentes, persiste. Les flancs de la montagne Pelée et la zone avoisinante doivent donc rester évacués pendant un temps indéterminé. Mais cela proclamé et affirmé, il convient de remarquer et de publier hautement que la zone dévastée ou dangereuse n'est qu'une faible partie de la Martinique. Le sort de notre belle colonie, notre joyau des Antilles, n'est donc point désespéré. Sous l'égide de la France, la Martinique *veut* et *doit* vivre.

Le Sous-Marin et la Télégraphie sans fil à la conquête du Pôle nord.

Deux Allemands, les docteurs Scholl et Anschütz-Kaempfe, organisent en ce moment une expédition, pour essayer de gagner le pôle Nord avec un sous-marin doté d'un appareil de télégraphie sans fil, qui se tiendra, quand il sera à la surface, en communication avec un poste de télégraphie du même système, devant être établi en un point situé entre les 78e et 80e degrés de latitude nord.

Il y a plus de deux ans, le docteur Kaempfe avait proposé à la Société géographique de Vienne le projet d'un bâtiment sous-marin, dont la construction fut confiée à des ingénieurs allemands de Wilhelmshaven. Si son projet de construction n'a pas été modifié, ce sous-marin pourra s'enfoncer à une grande profondeur au-dessous de la surface de la mer. Il va sans dire qu'il doit être construit très solidement afin de pouvoir résister à des pressions énormes.

Ce sous-marin pourra rester sous la surface de la mer pendant quinze heures et naviguer, étant immergé, avec une vitesse de trois nœuds à l'heure.

Étant donné que les blocs de glaces flottantes des régions polaires arctiques n'ont jamais plus de trois milles de diamètre, les explorateurs allemands espèrent qu'ils pourront trouver une ouverture leur permettant de remonter à la surface pendant les quinze heures que leur sous-marin a la faculté de rester immergé. Toutefois si, contre leurs prévisions, les explorateurs ne trouvaient pas d'ouverture pendant ce laps de temps de quinze heures, ils essaieraient d'en pratiquer une à un endroit où la glace serait peu épaisse. Enfin, pour le cas où ce dernier procédé ne pourrait non plus réussir, on prendrait tout de même ses mesures pour avoir le temps de se retirer vers la dernière ouverture quittée par le sous-marin.

Les explorateurs allemands ont choisi pour base de leur expédition le Spitzberg, qui se trouve situé à 600 milles du pôle Nord. Le sous-marin emportera cent cinquante tonnes de pétrole. Quant à l'approvisionnement d'air, il a été calculé de manière à permettre à cinq personnes de s'y embarquer. *L'United Service Gazette*, auquel nous empruntons ces renseignements, ajoute que le docteur Kaempfe a prévu toutes les difficultés qu'aura à vaincre l'expédition (?), et qu'il a entière confiance en sa réussite. Qui vivra verra....

Comment les Noirs extraient l'or à la Côte d'Ivoire.

On s'occupe beaucoup depuis peu des gisements d'or qui existent à la Côte d'Ivoire, et des sociétés se sont fondées pour exploiter ces richesses minérales. De temps immémorial, les indigènes extraient de l'or. Voici comment ils procèdent au dire d'un voyageur, M. Louis Le Barbier.

Figurez-vous, à fleur de coteau, le long du filet d'eau coulant au fond du lit de la Bimbetta, sur une longueur de 1 200 mètres et sur une largeur de 100 à 200, plusieurs milliers de puits creusés aussi près que possible les uns des autres, de telle sorte que le sol ressemblait à une éponge ou à une écumoire gigantesque. Tout autour de ces trous, dont plusieurs ont plus de 20 mètres de profondeur, des femmes, des hommes, des enfants, occupés à remonter la terre sortant des puits, et à la laver. Et de place en place, impassibles, enveloppés de grands boubous blancs, des chefs d'esclaves, avec leur fusil en bandoulière, et leur fouet sur l'épaule, surveillant le travail des captifs de leurs maîtres, et tenant courbé sur sa tâche tout ce peuple de travailleurs.

On eût dit une véritable fourmilière humaine.

Tout ce monde, nu ou à peu près, les femmes de soixante ans, comme les fillettes de douze à quinze, suait et soufflait sous un soleil de feu, enfoncé dans la vase jaunâtre jusqu'aux genoux, peinant sans arrêt.

Successivement, nous visitâmes plusieurs puits; il fallait faire attention en marchant, une chute au fond

de l'un d'eux eût été dangereuse, et un bain dans l'une des cuvettes de « lavage » eût manqué de charme, malgré la chaleur. Nous nous tirâmes de cette promenade sans encombre, et pûmes constater que partout le travail s'opérait de la même façon.

Voici comment on procède au Siéké :

Les excavations sont faites par deux hommes; l'un qui creuse, le second qui remonte la terre et se tient prêt à porter secours à son camarade, au cas, d'ailleurs très rare, d'éboulement. Quand on est arrivé à la profondeur voulue pour que la terre extraite soit travaillée, profondeur qui varie de l'affleurement du sol à 15 ou 20 mètres de profondeur, suivant les endroits, l'homme du haut est quelquefois remplacé par une femme, mais c'est l'exception. Celui qui est au fond reste au travail toute la journée; quelquefois seulement, il alterne avec son camarade chargé de remonter les matières extraites, mais en principe il ne revient à la surface du sol qu'à midi pour déjeuner et le soir, quand la journée est finie. Les puits sont ronds et ont en moyenne 40 centimètres de rayon.

A côté de chaque excavation, se trouve une cuvette, creusée dans le sol même, et dans laquelle, chaque matin, les femmes mettent l'eau destinée aux lavages. Cette eau doit servir toute la journée.

A chaque puits, sont attachées deux équipes de laveuses : chaque équipe comprend deux femmes ou jeunes filles; quelques-unes paraissent fort adroites; ce sont les vieilles généralement. Depuis le matin jusqu'au soir, elles travaillent la terre extraite des puits. Cette opération se fait avec une série de calebasses de différentes grandeurs. On commence par la plus grande : elle est aux trois quarts remplie de terre; on verse de l'eau sur cette terre, de façon à la délayer et à en faire une boue liquide. Les femmes agitent ce mélange en le faisant tourner toujours dans le même sens : les cailloux, les poids lourds, l'or, tombent au fond de la calebasse. De temps à autre, on rejette de la terre, et on ajoute de l'eau; on rejette également les morceaux de quartz que les noirs ne travaillent jamais; on fait passer le mélange d'une plus grande dans une moindre calebasse; on continue à remuer, à rejeter de la terre, des graviers... et au bout d'une demi-heure environ, il ne reste plus dans la dernière calebasse — petite celle-là, — qu'une très faible quantité de poussière ou boue noirâtre dans laquelle brillent au soleil des points lumineux : c'est l'or qui miroite.

Au Siéké, l'or venant des lavages est quelquefois en pépites, — peu grosses en général — et ordinairement en poudre. Il est de belle apparence, d'un beau jaune foncé et assez lourd. Malgré cela, étant donné le mode de travail, que la même eau sert aux lavages du matin au soir, qu'elle est même convertie des onze heures ou midi en une bourbe aussi épaisse que la terre qu'elle est chargée de délayer, on considère que les laveuses, malgré leur habileté, perdent de 20 à 35 o/o de l'or contenu dans les terres qu'elles travaillent.

On peut affirmer qu'à Dambadela, tous les lavages donnent de l'or et estimer à 18 ou 20 francs par jour la récolte d'une équipe complète (deux hommes et quatre femmes), en prenant pour base l'or à 2 fr. 50 le gramme, prix auquel l'achètent sur place les traitants indigènes. Exploitée scientifiquement, la Côte d'Ivoire pourrait devenir un centre important de la production aurifère.

La dernière Campagne de fouilles de M. Gayet, en Égypte.

Notre collaborateur M. Gayet vient de rentrer en France après l'achèvement d'une nouvelle campagne de fouilles à Antinoë. On sait quelle riche moisson M. Gayet a rapportée déjà. Ce qu'il a réuni, ces jours-ci, au musée Guimet ne le cède en rien à ses découvertes antérieures.

M. Gayet a, cette fois, mis au jour trois catégories bien tranchées de sépultures :

1° Cimetières égyptiens, où les morts appartenaient tous soit au culte de la Vieille Egypte, soit à ces cultes mixtes, où les divinités gréco-romaines se fondaient, dans un mélange aussi singulier que pittoresque, avec les divinités égyptiennes;

2° Des séries de caveaux voûtés où les morts, appartenant sans doute à une même famille, étaient disposés un à un, dans des cellules isolées, séparées l'une de l'autre par quelques mètres de distance.

3° Des tombes entièrement maçonnées, dans lesquelles le défunt, à 3 mètres environ de profondeur, était déposé avec ses objets familiers. De larges dalles recouvraient la tombe. Par-dessus les dalles, des lits alternés de briques et de blocages étaient superposés sur une hauteur de 2 mètres et recouverts ensuite de terre.

Les sépultures contenaient à côté des corps, une quantité d'objets familiers ainsi que des poteries renfermant la nourriture du mort. Quant à celui-ci, il était revêtu de vêtements souvent très riches.

Si M. Gayet n'a pas pu rapporter certains objets de bois et de plâtre, qui, à peine exhumés, tombaient en poussière, il a heureusement trouvé en abondance des vêtements. Parmi ceux-ci, beaucoup sont fort remarquables. Les grands châles dont la dépouille des femmes est drapée, les grands manteaux dans lesquels les hommes furent ensevelis sont d'un rouge éclatant, parfois d'un bleu turquoise très doux, tirant insensiblement sur le vert — et quelques-uns de ces châles sont ornés de grandes bandes de broderies appliquées et de grands carrés de soie ornés de figures humaines brochées, qui constituent une décoration merveilleuse.

Par le résumé un peu trop succinct que nous venons de donner de ces richesses, on peut juger de l'intérêt que présente l'ensemble mis, par M. Gayet, sous nos yeux.

Albert Métin. — *La transformation de l'Egypte.* Paris, Félix Alcan, éditeur. Prix : 3 fr. 50.

Marcel Dubois et **Camille Guy.** — *Album géographique*, tome V, 65e livraison. Paris. Armand Colin, éditeur, 5, rue de Mézières. Prix : 0 fr. 75.

Le Collectionneur-Naturaliste sur le Littoral de l'Algérie.

L'Algérie possède 1 070 kilomètres de côtes, le long desquelles le naturaliste-collectionneur peut faire les récoltes les plus intéressantes, soit qu'il opère directement lui-même, en pêchant les espèces dont il veut faire une étude spéciale ou dont il veut augmenter ses collections, soit qu'il se contente d'explorer avec soin le contenu des filets des pêcheurs. Ce dernier procédé est de beaucoup le plus simple, et aussi le plus fructueux, surtout si le naturaliste a la possibilité de s'embarquer sur des « bateaux-bœufs », qui sont les chalutiers de la Méditerranée.

CE QU'EST UN BATEAU-BŒUF

Les *balancelles-bœufs* doivent cette désignation à ce fait que c'est par paires qu'elles traînent — comme le fait une paire de bœufs pour une charrue — un grand filet à poche d'une cinquantaine de mètres de longueur, dont l'ouverture est maintenue béante par l'écartement des balancelles, et par le liège de la ralingue[1] supérieure de l'entrée du filet. Celui-ci râcle le fond, comme une main ouverte de géant, et ramasse, au milieu d'un mélange de pierres et de boue, tous les êtres vivants qu'il rencontre. Au bout de deux heures de traîne, le filet est halé à bord d'une des balancelles, et son contenu versé sur le pont, puis trié dans des paniers. Au point de vue pêche, ce procédé est extrêmement destructeur, car il bouleverse les fonds et ramasse le plus menu fretin; mais, pour le naturaliste, il est une source de trouvailles particulièrement variées et intéressantes.

Toute la côte algérienne est éminemment poissonneuse, tant en espèces sédentaires variées qu'en espèces migratrices, qui y arrivent au printemps, principalement les thons, les bonites, les sardines, les anchois, les allaches (sardines auriculées) et les maquereaux.

Les espèces sédentaires sont de beaucoup les plus intéressantes pour le naturaliste-collectionneur.

Les pêcheurs les désignent sous des noms vulgaires, appliquant parfois la même dénomination à des espèces différentes. C'est au naturaliste qu'il appartient de se débrouiller dans cette lexicologie fantaisiste.

POISSONS ET CÉPHALOPODES

C'est ainsi que les pêcheurs algériens appliquent les noms d'*anguille* et d'*aiguille* à divers poissons.

Par exemple l'orphie, (*esox belone L.*), que les Arabes appellent *charam* ou *choram*, a le corps tellement délié, que sa longueur totale est souvent vingt fois plus grande que son épaisseur; cela lui a valu le nom vulgaire d'*aiguille*. Mais comme sa forme a aussi quelque analogie avec celle de l'anguille commune, on l'appelle également *anguille de mer*.

Disons, en passant, que l'orphie belone peut être prise aisément, pendant les nuits calmes et obscures, en allumant une torche qui l'attire, au moyen d'un instrument garni d'une vingtaine de longues pointes de fer qui la percent et qui la retiennent. Mais il importe de signaler que sa morsure est très dangereuse, parce que ses dents nombreuses et acérées déchirent la chair au lieu de la couper nettement.

Outre l'orphie, on nomme *aiguilles* le sphyrène de la Méditerranée et les diverses espèces de syngnathes, et *anguilles*, un certain nombre de murénides anguilliformes.

Le nom d'*araignée* est donné à la vive (*trachinus draco*), qui doit être maniée avec les plus grandes précautions, même morte, en raison des douloureuses piqûres qu'elle peut occasionner. (Voir l'article que j'ai consacré à ce sujet spécial, dans le *Tour du Monde* du 31 août 1901.)

Outre le merlan, qui est bien connu, signalons l'abondance du mulle rouget, ou mulet, dont la pêche est intéressante. Ce poisson a l'habitude de sauter par-dessus les ralingues des filets; pour qu'il ne s'échappe pas, les pêcheurs juxtaposent à leurs filets un filet de surface, nommé *canard*, qui est un trémail monté sur des roseaux; ce filet reçoit tous les poissons qui s'échappent par-dessus les ralingues du premier, et le pêcheur retrouve ainsi sa proie.

L'ombrine commune habite tous les endroits pierreux.

Signalons, sans insister, les pagels et les pagres, les plies, les soles, les raies, les congres, les murènes et les requins.

La *rascasse* est la grande scorpène rouge (*scorpœna scrofa L.*), qui présente la particularité de vivre très longtemps hors de l'eau.

Diverses espèces de *bogues* fréquentent de préférence les bas-fonds, où ils sont sans doute attirés par les plantes marines dont ils font leur principale nourriture. On les prend à l'hameçon.

Le poulpe, le calmar, la seiche, sont très communs sur les côtes d'Algérie. On les prend au moyen de turluttes fusiformes en plomb, garnies de fil noir ou de fil blanc et terminées par une couronne d'épingles recourbées. La turlutte, descendue au fond ou à mi-eau, est agitée constamment par le pêcheur, pour attirer l'attention du céphalopode, qui se précipite dessus et se trouve accroché par les pointes des aiguilles.

Le poulpe se prend également au moyen de gargoulettes attachées à une corde et à l'entrée desquelles sont placées des cailloux blancs. Les poulpes, attirés par la blancheur des cailloux, entrent dans la gargoulette et, s'y trouvant bien, se logent à la place de cet appât fallacieux. Il suffit alors de relever les gargoulettes pour s'emparer des poulpes.

La pêche à la seiche se fait au moyen d'un « miroir à seiches »; c'est un prisme en bois, muni de petites glaces, et traîné doucement derrière une petite barque mue à l'aviron. Les seiches, attirées par leur image, qui se reflète dans les glaces, suivent l'engin, et on les capture à l'aide d'une épuisette.

CRUSTACÉS ET COQUILLAGES

Comme crustacés, ce littoral présente tout d'abord le homard, la langouste et un autre crustacé, très large, de la famille des scyllures, particulier aux côtes d'Afrique, et qui porte le nom vulgaire de « cigale de mer ».

Leur pêche est pratiquée au moyen de casiers cylindriques, faits en osier, en alfa et en fil de fer, et munis d'une ou de deux ouvertures.

La crevette, d'une espèce différente de celle de France, est particulièrement grosse en Algérie; elle se prend dans les filets traînants des bateaux-bœufs, et aussi au moyen de dragues spéciales traînées en bateau.

L'huître est peu répandue; néanmoins les filets traînants en rapportent souvent de beaux échantillons. La moule nacrée se rencontre sur toute la côte; elle renferme quelquefois des perles de très faible valeur. Les Arabes l'utilisent pour sa nacre.

Le collectionneur de coquillages rencontre souvent sur ce littoral, où la marée se fait à peine sentir, des échantillons de coquilles toutes fraîches, dans un parfait état de conservation. J'y ai recueilli, surtout aux environs d'Oran, des *porcelaines* et des *oreilles de mer* de toute beauté. Il en est, d'ailleurs, de même sur le littoral tunisien et tripolitain. Je possède de très jolies porcelaines, que j'ai ramassées sur le rivage de la rade de Tripoli de Barbarie et qui contenaient encore leur habitant.

Sur la côte algérienne, l'éponge est rare, se trouve par d'assez grands fonds et n'est pas pêchée. Après les tempêtes, on en trouve parfois d'assez beaux échantillons, rejetés sur le rivage par les vagues qui les ont arrachés à leurs gisements.

Il y a partout du corail rose, rouge ou noir. La pêche se pratique sur toute la côte d'Algérie, mais principalement aux environs du port de la Calle, près de la frontière de la Tunisie.

Le naturaliste aura encore l'occasion de capturer, sur le littoral algérien, la tortue de mer et le phoque veau marin. Celui-ci y est même assez commun, et cause de grands dommages aux pêcheurs à la nasse. Aussi ces pêcheurs, lorsqu'ils veulent se débarrasser d'un de ces animaux, calent-ils une nasse d'une forme un peu spéciale, dont l'entonnoir assez large est muni d'un nœud coulant. Ce nœud étrangle le veau marin lorsque celui-ci cherche à pénétrer dans la nasse pour manger l'appât.

Cette énumération générale, qui ne comprend forcément que les sujets essentiels, suffit néanmoins à montrer combien une excursion sur le littoral de l'Algérie peut être fructueuse pour le naturaliste-collectionneur.

Paul Combes.

1. Corde qui renforce le bord d'une voile, d'un filet.

Exploration du Baron Erland Nordenskiöld en Argentine et en Bolivie.

Après avoir été la rançon de sanglants combats, l'Amérique du Sud est progressivement conquise par la science. L'épopée fait place à l'histoire et même à l'archéologie. Ce continent immense, offert soudain en pâture aux appétits du Vieux Monde, renferme dans ses flancs des traces de civilisation insoupçonnées. Connu depuis trois siècles, il possède des secrets de trois mille ans. Le baron Erland Nordenskiöld, héritier de l'opiniâtreté paternelle, est parvenu, dans un voyage récent, à lui en arracher quelques-uns.

Le baron Erland Nordenskiöld, le fils du célèbre explorateur polaire, vient d'accomplir une très importante expédition scientifique dans les régions encore très peu connues que traverse la frontière entre l'Argentine et la Bolivie.

Afin de recueillir des collections aussi complètes que possible dans les diverses branches de la science, le jeune voyageur s'était assuré le concours de plusieurs collaborateurs : le comte Eric von Rosen, ethnographe; le Dr R. Fries, botaniste; MM. G. von Hofsten et E. Boman. De plus, au lieu de parcourir d'immenses espaces et de se livrer à de rapides et lointaines chevauchées, M. E. Nordenskiöld a concentré ses recherches dans des régions limitées. S'installant dans une localité, ses compagnons et lui en étudiaient soigneusement tous les environs; une fois seulement leur enquête terminée sur ce point, ils allaient s'établir dans une autre station. Ce procédé d'investigation ne passionnera certes pas les esprits aventureux, épris de mouvement, mais c'est le seul moyen d'explorer soigneusement un pays et d'en rapporter une copieuse moisson de matériaux scientifiques, comme M. Erland Nordenskiöld en a fait la preuve avec le plus grand succès.

UNE BEAUTÉ DU CHACO : JEUNE FILLE CHOROTE.

D'après une photographie du baron Nordenskiöld.

Le 12 mai 1901, les naturalistes suédois arrivaient à Salta, ville de 16 000 habitants, située dans le nord de l'Argentine; quelques jours plus tard, ils s'acheminaient vers la sierra de Santa Barbara, le dernier rempart des Andes, au-dessus des plaines du Chaco.

Un petit *rancho* à la pointe nord de ce relief fut leur premier centre d'exploration. Un merveilleux décor : tout autour s'étend la forêt vierge, enveloppant de sa somptueuse verdure les cimes chauves de la sierra, tandis que, de l'autre côté, bleuit l'horizon des hautes cimes boliviennes derrière le miroitement de petites nappes d'eau. Près du *rancho* s'épanchent plusieurs sources chaudes qui donnent naissance à un petit lac. Quoique leur température s'élève à 50 degrés, elles renferment un petit crustacé, un ostracode; le petit bassin qu'elles alimentent contient même un poisson et un mollusque.

Entre le rio San Francisco, affluent du rio Bermejo, et la base occidentale de la sierra de Santa Barbara, l'explorateur a découvert de nombreux vestiges d'établissements humains remontant à l'époque précolumbienne. Ils appartiendraient à une civilisation différente de celle des Calchaquis, décrite par Ambrosetti.

Dans cette région, les recherches archéologiques sont rendues très difficiles par l'abondance de la végétation et par ce fait que l'emplacement des anciennes habitations n'est point indiqué par de véritables ruines. Seulement en de rares localités on distingue de petites levées de terre, très basses, toujours très indistinctes. Pour n'avoir laissé que des vestiges aussi peu visibles, ces abris devaient être faits de terre et de bois.

Les archéologues suédois n'auraient donc su de quel côté diriger leur exploration, s'ils n'avaient trouvé dans le *tatou* un auxiliaire qui se chargeait de les éclairer. En fouissant, cet animal pénètre parfois la couche renfermant les débris industriels des anciens habitants et les rejette à la surface du sol. On n'a donc qu'à suivre ses traces pour trouver les points où il est intéressant d'ouvrir une tranchée.

CACTUS GÉANT ENTRE LE TARIJA ET LE CHACO

D'après une photographie du baron Nordenskiöld.

Les explorateurs eurent la bonne fortune de découvrir deux tombeaux. L'un renfermait, au-dessus de la dépouille d'un adulte, des urnes contenant des corps d'enfants; dans l'une d'elles se trouvaient sept exemplaires d'une coquille marine appartenant au genre *Oliva*, qui, sans aucun doute, était employée en guise d'ornement par cette population, comme le cas est fréquent chez les primitifs. Les corps des enfants avaient été soumis au feu, mais incomplètement brûlés. Les urnes contenaient des fragments de charbon; peut-être, en même temps que les dépouilles avaient été déposées dans ces jarres, y avait-on placé des charbons incandescents, ce qui expliquerait la carbonisation incomplète des corps.

MONTICULE DE LŒSS DANS LA VALLÉE DE TARIJA.

D'après une photographie du baron Nordenskiöld.

Le matériel recueilli dans ces tombeaux consiste en haches de pierre et en débris de poterie qui sont ornés de représentations animales[1].

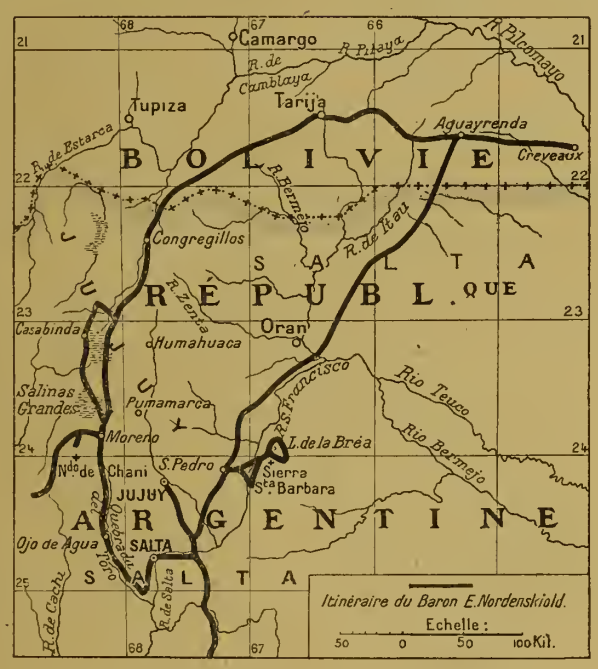
Dans le voisinage de ces anciennes habitations, on ne trouve aucun ruisseau, ni aucun puits. Il est difficile d'admettre qu'il en était ainsi à l'époque de cette civilisation primitive; c'est, en effet, une règle absolue que les sites des établissements humains sont déterminés par la présence de l'eau, surtout ceux de tribus de chasseurs. Aussi est-il permis de penser que, depuis la disparition de ces indigènes, le climat est devenu plus sec. Dans une région plus au sud, M. Ten Kate a fait la même constatation. « Il est évident, dit-il, que jadis le climat était plus humide et par cela le pays plus habitable. »

Après cette consciencieuse exploration, la caravane suédoise alla s'installer sur la *puna* de Jujuy, à Moreno. Autour de la sierra de Santa Barbara resplendissait la plus merveilleuse végétation, un enchevêtrement de lianes folles, illuminé par le paillettement des orchidées; le sol suait la richesse et la fécondité. Sur la *puna*, le contraste est absolu; c'est le désert nu et stérile, un immense plateau cerné de hautes montagnes neigeuses, qui dépassent l'altitude de 6000 mètres. Et, au milieu de cette plaine sans fin, un vaste lac salé. Pendant des kilomètres on galope à travers cet infini tout plat; toujours le même paysage, toujours la même végétation, maigre et rampante sur le sol.

1. M. Erland Nordenskiöld vient de publier une description scientifique du résultat de ses fouilles. *Præcolumbische Wohn- und Begräbnissplatze an der Südwestgrenze von Chaco*, in *Kongl. Svenska Vetenskaps-Akademi Handlingar*. XXXVII, n° 7. Stockholm.

Autour de la saline, pas un caillou; si d'aventure on en aperçoit un, on peut être sûr que c'est une hache en pierre ou quelque vestige d'ancienne habitation. Les Indiens exploitent le sel qui se dépose par cristallisation sur les bords du lac; ils le découpent en blocs de 25 kilogrammes et vont ensuite le vendre dans les vallées voisines. Cette exploitation est très ancienne et remonte aux temps préhistoriques; autour de cette nappe, on rencontre, en effet, de larges haches en pierre qui devaient servir à débiter les blocs et qui sont semblables à celles que M. Ernest Chantre a découvertes dans les mines de sel en Hongrie et en Arménie.

Cette *puna* infertile a été jadis habitée par une population relativement dense, d'après les importants vestiges qu'elle a laissés. Casabinda, situé un peu au sud du 23e degré de latitude sud, notamment, était le siège d'une nombreuse agglomération, laquelle n'a disparu que longtemps après l'arrivée des Espagnols. Les anciens habitants, les Omaguecas, avaient établi leurs demeures sur les flancs des montagnes, et, à côté de chaque abri, possédaient un tombeau familial dans une excavation de rocher. C'étaient des agriculteurs laborieux, comme le montrent les étagements de terrasses qu'ils avaient installés pour leurs cultures. Les fouilles faites par le comte E. von Rosen ont livré d'intéressantes collections consistant en poteries, en objets de bois et en fragments de pelleteries. Ces deux derniers articles, les indigènes se les procuraient évidemment en échangeant des barres de sel avec les naturels des régions basses. L'ornementation des poteries est inférieure à celle observée dans les gisements de Quinta. Les tombeaux de Casabinda renfermaient, comme ceux fouillés plus bas, des coquilles marines que les Omaguecas employaient comme ornements.



CARTE DE LA RÉGION EXPLORÉE PAR LE BARON NORDENSKIÖLD.

Quel ne fut pas l'étonnement des explorateurs suédois de trouver des traces des anciens habitants de la *puna*, jusque sur le sommet du Nevado de Chani, un pic de 6 100 mètres dressé au-dessus du plateau! Elles consistaient en deux autels, accompagnés de fragments de poterie et d'une petite provision de bois de cactus. Avant l'arrivée des Espagnols, les Omaguecas faisaient probablement des sacrifices sur ce sommet, ou bien y allumaient du feu pour signaler quelque événement.

Dans cette région, les anciennes habitations sont toutes situées sur le bord des cours d'eau actuels; de ce fait, M. Erland Nordenskiöld conclut que cette *puna* n'a pas éprouvé une variation de climat, comme la région de Quinta, et que, depuis l'époque à laquelle remontent ces établissements, il n'y a point eu diminution dans les précipitations atmosphériques.

Entre temps, pour ravitailler la caravane, M. Erland Nordenskiöld revint à Salta par la Quebrada de Pumamarca. Dans cette vallée, le voyageur découvrit deux grottes, ornées de dessins rupestres. Ces dessins, représentant un combat entre des cavaliers et des gens à pied, doivent, suivant toute vraisemblance, dater de l'arrivée des Espagnols dans le pays.

Au commencement de 1902, les explorateurs s'installèrent dans la vallée de Tarija en Bolivie. Cette vallée, tributaire du Pilcomayo, et située dans la Précordillère, se développe à l'altitude de 1 900 mètres, dans une enceinte de cimes de 3 à 4 000 mètres. Elle est célèbre par sa richesse en ossements de mammifères fossiles, depuis qu'en 1845 le botaniste Weddel y fit une ample collection qu'il rapporta au prix de difficultés inouïes au Muséum d'histoire naturelle de Paris. Les ossements appartiennent au mastodonte, au megatherium, au glyptodon, à un équidé (*Equus curvidens*), etc., etc., et ils se présentent dans un merveilleux état de conservation. Ces débris de la faune des âges passés sont enfouis dans des nappes de poussière, de sable et de gravier, que les eaux courantes ravinent d'une manière absolument fantastique; partout, ce n'est qu'un hérissement de dunes et de pitons découpé par des ravins profonds. Aussi bien n'est-il point besoin de creuser pour découvrir les ossements fossiles; très souvent ils sont mis à jour par les pluies et par l'érosion des ruisseaux.

De la vallée de Tarija, l'expédition suédoise alla visiter la partie du Chaco bolivien comprise entre le Pilcomayo et les derniers renflements des Andes, puis s'avança jusqu'à Crevaux. Ce fort, qui porte le nom de notre infortuné compatriote massacré par les Indiens, a été bâti sur les bords du Pilcomayo, pour protéger les colons contre les attaques des indigènes, encore très turbulents dans ces parages.

M. Nordenskiöld, plus heureux que plusieurs de ses prédécesseurs, n'a été ni molesté, ni inquiété par ces Indiens. Les Chorotes, les Tobas et les Matacas, avec lesquels il s'est trouvé en rapports, loin de lui témoigner des sentiments hostiles, l'ont fort bien accueilli. Tous ces naturels du Chaco vivent des produits de la pêche et des fruits de la forêt.

Le Chaco est constitué par une espèce de lœss primitivement charrié par les eaux courantes, et qui a été ensuite transporté plus loin par les vents. Nulle part aux environs de Crevaux on ne trouve une pierre, même un gravier, et, à travers cette plaine sans consistance, les rivières divaguent jusqu'à ce qu'elles soient

finalement absorbées entièrement par cette terre altérée. Seuls, le Pilcomayo et le Bermejo réussissent à traverser ce désert et à joindre le Paraguay.

Cette expédition dans le Chaco fut la dernière entreprise de la mission suédoise. Bientôt les explorateurs reprenaient le chemin de Buenos Aires et, quelques mois plus tard, rentraient à Stockholm, rapportant une ample moisson de documents et de collections de toute nature. M. Erland Nordenskiöld avait déjà antérieurement accompli d'importants voyages dans l'Amérique du Sud. Sa nouvelle expédition est un grand succès, et montre que le jeune naturaliste saura continuer dignement la glorieuse tradition paternelle.

CHARLES RABOT.

Dans les Ports français de la Côte ouest-africaine.

Quelques-uns des millions demandés pour l'accomplissement des travaux projetés dans notre empire ouest-africain seront consacrés à l'amélioration des ports. Notre collaborateur M. E. Gallois, qui revient d'un voyage d'études à la côte occidentale de l'Afrique, nous communique ces quelques notes sur leur état actuel.

QU'ON vienne de Bordeaux ou de Marseille, les deux ports français desservent Dakar, escale des grandes lignes de navigation de l'Amérique du sud et porte du Sénégal.

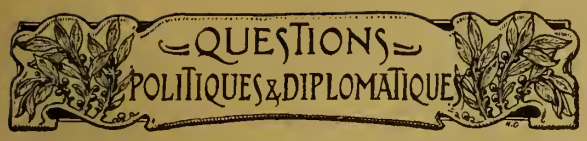
Installé près d'une baie suffisamment protégée, sur les routes des sud africain et américain, le port de Dakar a une importance sur laquelle il n'est pas besoin d'insister; néanmoins, il laisse fort à désirer. Qu'on en fasse un point d'appui pour nos flottes en créant un port militaire, un arsenal, c'est bien; mais il y a un côté au moins aussi intéressant, c'est la question commerciale; or, à l'heure présente, le port est insuffisamment outillé et manque de surface de quais; d'ailleurs, on n'y peut pas accoster. Il existe de grands projets pour remédier à cet état de choses; ils ont le tort d'être onéreux, et Dieu sait quand ils pourront se réaliser! On aurait peut-être pu procéder autrement, courir au plus pressé, créer des warfs en bois, etc.; mais ce serait sortir des vieilles habitudes! Les parcs à charbon sont aussi insuffisants. Et que dire de la ville elle-même, tristement célèbre par son insalubrité! La voirie la plus élémentaire y fait défaut, et pourtant elle est construite dans des conditions qui pourraient être avantageusement utilisées, puisqu'elle est en pente depuis les plateaux couronnant les falaises, là où se dressent lazaret, hôpital, quartier militaire, pour s'abaisser jusqu'à la baie. Peut-être son élévation au rang de capitale, puisque le gouverneur général va en faire sa résidence, apportera-t-elle quelques heureuses modifications à sa fâcheuse situation.

Depuis plus de quinze ans, Saint-Louis est relié à son port par une voie ferrée d'une exploitation lucrative, grâce surtout à l'arachide, dont la culture facile se développe dans la chaude plaine du Cayor. Rufisque est le principal port d'embarquement de cette graine, que transforment les usines de Marseille.

Quant à la ville de Saint-Louis elle-même, elle est, comme on sait, construite sur une longue île de sable au bord de la mer. Son peu d'élévation au-dessus des eaux du fleuve est un fâcheux obstacle à la constitution d'un réseau d'égouts bien nécessaires. Et malheureusement on ne semble pas avoir encore songé à remédier à cet état de choses. Les détritus de toutes sortes s'accumulent sur les berges du fleuve, les obstruant et empoisonnant l'air. On pourrait au moins faciliter leur jet à l'eau dans le courant du fleuve, à la mer descendante, car la marée se fait fortement sentir à Saint-Louis et bien au delà. Il y a aussi le problème si important de l'eau potable. La ville s'approvisionnait dans des marigots, qui peu à peu sont devenus saumâtres, et il a fallu organiser des services de bateaux-citernes, allant chercher cette eau parfois loin sur le fleuve. On s'occupait, cet hiver, de creuser un puits artésien, déjà profond de plus de 400 mètres.

Saint-Louis est une ville algérienne d'aspect, avec ses maisons basses, à terrasses peintes généralement en couleurs claires; ses rues droites la divisent en damier, parallèles ou perpendiculaires au fleuve, dont le grand bras est franchi par le fameux pont Faidherbe, long de près de 600 mètres. Elle ne renferme pas de monuments à proprement parler et comporte une vaste place devant le palais du Gouvernement. Sur la plage, le long de la mer, s'élève le quartier mi-indigène, mi-européen de Guet N'Dar, où se tient un marché des plus animés et pittoresque. Là se coudoient tous les spécimens de race noire ou métisse, et même des types clairs comme les Berbères (Maures, Marocains). Il se trouve des représentants des familles les plus variées : Foulbes, Peulhes, Toucouleurs, et autres, Ouolofs, les vrais Sénégalais, et parfois des Malinkés, des Bambaras, etc. Ils forment des groupes originaux avec leurs amples vêtements, drapés souvent avec noblesse et dignité, tandis que d'autres ne sont guère vêtus que de haillons. Les femmes portent sur la tête, souvent avec grâce, quelque calebasse, faisant office de panier à provisions. Les mères portent leurs marmots dans le dos. Le long des quais, l'animation est grande aussi parfois, surtout les jours de départ ou d'arrivée des bateaux qui font le service du fleuve. Toutefois, il se pose une question mise à l'étude plusieurs fois déjà, celle de la navigabilité du Sénégal. L'année dernière encore, une mission hydrographique a établi un long rapport qui a conclu à la possibilité de l'aménagement du fleuve jusqu'à près de 500 kilomètres, en faisant quelques travaux de balisage, de protection des berges, et d'aplanissement de certains seuils, dont un surtout demanderait un dragage important, mais facile. Il convient d'assurer à tout prix le maintien de cette voie de pénétration. Il faudra même qu'elle soit poursuivie jusqu'à Kayes (à près de 900 kilomètres), d'où part le chemin de fer, fonctionnant déjà, sur plus de 300 kilomètres, dans la direction du Niger, qu'il doit atteindre l'année prochaine (1904). C'est la voie de pénétration du Soudan, c'est la route de Timbouctou.

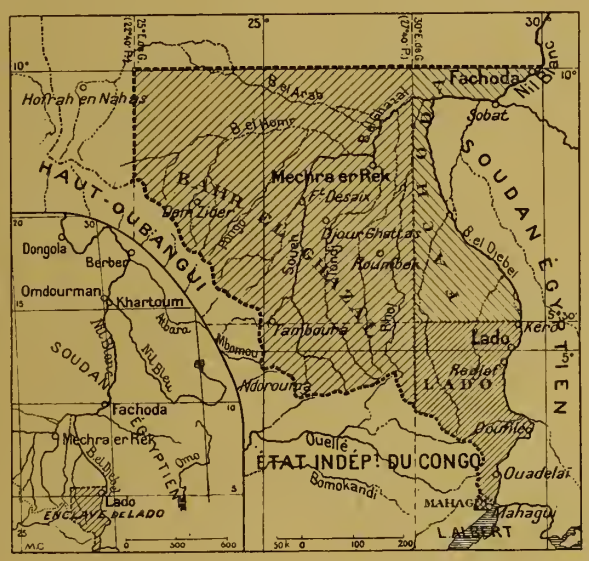
(*A suivre.*) EUGÈNE GALLOIS.



Le Conflit anglo-belge au sujet des Territoires à bail du Haut-Nil.

Des notes nombreuses, publiées récemment dans les journaux belges, ont laissé entendre qu'un conflit assez grave s'était élevé entre la Belgique et l'Angleterre au sujet des territoires congolais situés dans le Haut-Nil. L'Angleterre était disposée, disait-on, à dénoncer les conventions de 1894, qui accordent à Léopold II et à ses successeurs le Bahr-el-Gazal et à Léopold II, sa vie durant, l'enclave de Lado; pour mieux dire, l'Angleterre visait surtout à éloigner du Nil les troupes congolaises et à les rejeter à 40 milles vers l'intérieur.

Ainsi présentées, ces nouvelles sont plus tendancieuses qu'exactes. Le Gouvernement de la Grande-Bretagne n'a pas manifesté l'intention de rompre le bail relatif à l'enclave de Lado sur lequel Léopold II n'a d'ailleurs que des droits précaires. Mais le fait est que des négociations tenues secrètes sont en cours depuis deux ans, relativement aux titres respectifs des Gouvernements congolais et anglo-égyptien à la jouissance des territoires situés dans le bassin du Bahr-el-Gazal à l'ouest du 31e méridien, sur lesquels la convention du 12 mai 1894 avait accordé à l'État du Congo un droit de bail d'une durée pour ainsi dire illimitée.



CARTE DES TERRITOIRES A BAIL DU HAUT-NIL.

La convention de 1894, qui semblait donner gain de cause aux théories congolaises, était surtout dirigée par le cabinet de Londres contre la France; elle avait pour but d'empêcher cette puissance de prendre pied dans la vallée du Nil, ce que la France cherchait évidemment à faire depuis longtemps. La convention attaquée par les Français reçut quelques mois après un article additionnel : l'État du Congo s'engageait à renoncer à toute occupation et à n'exercer aucune action politique à l'ouest du 30e méridien et au nord du 5° 30′ de latitude nord. La route du Nil redevenait libre et ouverte aux entreprises de la France : celle-ci n'allait pas tarder à en user.

Au cours de l'année suivante (1895), tandis que s'élaboraient à Londres et à Bruxelles des projets ayant pour objectif le Haut-Nil (expéditions de lord Kitchener et du baron Dhanis), s'organisait à Paris la mission du commandant Marchand.

Pendant les différentes étapes d'une brillante campagne, lord Kitchener, reprenant les anciens projets de Gordon-Pacha contre les Mahdistes, occupa Dongola, Berber, Omdurmam et Khartoum. Il ne s'attarda pas dans sa victoire : le 10 septembre 1895, il prit le chemin de l'amont avec cinq steamers.

L'expédition du baron Dhanis, moins heureuse, réussit cependant à commencer l'occupation militaire du territoire pris à bail trois ans auparavant.

Quant à l'expédition du commandant Marchand, on en connaît la marche victorieuse et son arrivée à Fachoda. Elle fut suivie d'ailleurs d'une désillusion et, en mars 1899, une convention anglo-française, si elle donnait à la France d'importantes compensations et complétait ses efforts relatifs au Niger, consacrait le triomphe de l'Angleterre sur le Haut-Nil.

Mais l'État du Congo se trouvait désormais dans une situation difficile : en août 1894 il avait dû s'incliner devant les représentations de la France et lui laisser l'accès du Nil. Or, de par les événements, la France n'avait plus que faire de cette convention, qui avait imposé au Congo une inaction complète du côté du Bahr-el-Gazal.

De cette situation sont nées les difficultés que doivent aplanir les négociations ouvertes à Londres. L'opinion anglaise ne sembla pas admettre que la renonciation de la France redonnât toute sa valeur à la convention anglo-belge de mai 1894. Le 15 mai 1899, le Gouvernement de la Grande-Bretagne notifia au Gouvernement du Congo que les droits de l'Égypte, réservés en 1894, avaient repris leur force à la suite de la victoire de lord Kitchener, de la réoccupation et de la pacification du Soudan.

Les intentions du Gouvernement anglais se manifestèrent de plus en plus nettement. Deux sociétés anglo-belges fondées à Londres, voulant commencer leurs opérations dans le Bahr-el-Gazal, sollicitèrent un sauf-conduit pour leurs agents. On le leur refusa, le Foreign Office n'admettant pas la validité de leur concession.

En mai 1900, le major Peake remonta le Nil jusqu'à Kero, dans l'enclave du Lado; en 1901 le colonel Sparkes s'installa dans le Bahr-el-Gazal; enfin en 1902 le sirdâr Wingate arriva en personne à Kero pour y conférer avec le commandant de l'enclave, l'inspecteur d'État Hanolet. A cette nouvelle, sur l'ordre venu de Bruxelles, le commandant Lemaire s'embarqua, le 31 juillet, pour le Congo avec une mission spéciale ayant pour objet « une reconnaissance scientifique en vue de négociations en cours entre les Gouvernements anglais et congolais ».

Voici dans ses grandes lignes la thèse anglaise :

La réoccupation en 1898 du Soudan par les forces du Sirdâr a rétabli sur les anciennes provinces du Haut-Nil les droits de l'Égypte, droits qui en 1894 avaient été

réservés d'un commun accord; l'État du Congo s'est engagé, par son accord avec la France, à renoncer à toute occupation à l'ouest du 30e méridien et au nord de 5°30 latitude nord; les concessions accordées en dehors de ces limites sont sans valeur en présence du défaut d'exercice ou simplement de l'exercice insuffisant du bail, dans certaines parties du territoire loué pendant six ans.

L'État du Congo peut répondre que Gordon-Pacha a proclamé en 1884 l'indépendance de l'ancien Soudan égyptien; que la réoccupation du Soudan n'a pu en rien modifier la convention anglo-congolaise de 1894; que la convention franco-congolaise était étrangère à la Grande-Bretagne et que celle-ci n'avait pas dénoncé le bail après la conclusion de l'accord franco-congolais.

« Depuis que, par sa convention avec l'Angleterre du 21 mars 1899, la France a renoncé à toute pénétration dans le bassin du Nil, la convention du 14 août 1894 n'a plus qu'un intérêt historique et les droits respectifs de la Grande-Bretagne et de l'État du Congo dans le Bahr-el-Gazal — droits de souveraineté de la première, droits de locataire du second — restent établis, dans les rapports mutuels des deux états, par le traité du 12 mai 1894, lequel ne peut être juridiquement considéré comme ayant perdu d'emblée sa valeur entre les parties contractantes » (*l'Afrique Nouvelle*, p. 291, par le chevalier Descamps David).

Tels sont les faits; tels sont les arguments invoqués de part et d'autre. Une interview récente du baron van Eetvelde, secrétaire d'État du Congo, apprécie la question avec une haute impartialité et l'on ne peut qu'adopter sa conclusion : « Nous demandons, dit-il, l'exécution de la convention. Nous sommes prêts, étant absolument sûrs de notre droit, et notre bonne foi étant absolue, à soumettre la question à un arbitrage. Nous l'avons proposé. Nous y insistons. Mais jusqu'ici le Gouvernement britannique ne l'a pas accepté.

« Cependant, pour montrer notre esprit de conciliation, nous serions disposés à conclure un nouvel arrangement en tenant compte de la situation de fait nouvelle qui s'est produite dans le Soudan à la suite de la chute de Khartoum.

« D'ici là, à moins qu'il n'y ait plus d'autre raison que celle du plus fort, la convention de 1894, œuvre de l'Angleterre et de l'État du Congo, tant qu'elle n'a pas été modifiée d'un commun accord par les deux parties, demeure le gage de l'exécution loyale de leurs engagements. »

L'Armée serbe.

La Serbie, qui compte environ 2 600 000 âmes, a été atteinte, elle aussi, de « la rage du nombre ». C'est dire que le service militaire y est personnel et obligatoire pour tous les individus susceptibles de porter les armes et ne se trouvant pas dans l'un des cas de dispense prévus par la loi. Il dure 23 ans, à partir de l'âge de 21 ans accomplis jusqu'à 45 ans accomplis dans l'armée régulière et la milice.

Les Serbes sont classés de 21 à 31 ans dans l'armée régulière et doivent, en principe, servir 2 ans dans l'armée active et 8 ans dans la réserve. De 31 à 38 ans, ils sont classés dans le 1er ban de la milice; de 38 à 45 ans, dans le 2e ban. Toutefois, la présence effective sous les drapeaux, fixée à 2 ans, est réduite pour beaucoup à 18 mois, 1 an, ou même 8 mois, selon les situations de famille ou les nécessités budgétaires.

Le nombre des jeunes gens inscrits sur les listes annuelles de recrutement est d'environ 22 000. Il y a lieu de défalquer de ce nombre à peu près 5000 conscrits exemptés pour inaptitude physique, ou ne se portant pas aux conseils de revision.

L'armée comprend 5 divisions d'infanterie, 1 division de cavalerie, les troupes techniques et l'artillerie.

Les 5 divisions sont : la 1re, division de la Morawa, quartier-général à Nisch; la 2e, division de la Drina, à Waljéwo; la 3e, division du Damk, à Belgrade; la 4e, division de Sumadja, à Kragoujewats; la 5e, division de Timok, à Zaietchar. L'état-major de la division de cavalerie est à Belgrade; celui des troupes techniques et de l'artillerie de forteresse, à Nisch.

Chaque division d'infanterie comprend : 4 régiments à 3 bataillons de chacun 4 compagnies. L'infanterie compte donc 60 bataillons.

La division de cavalerie est composée de 3 brigades à 2 régiments de chacun 5 escadrons : soit en tout 30 escadrons. Il existe également une garde royale comprenant 120 fantassins et autant de cavaliers. En temps normal, l'effectif de ce poste qui garde le palais royal est de 40 hommes.

L'artillerie de campagne compte 5 régiments à 9 batteries (le régiment n° 2 n'en a que 6), un régiment de montagne à 6 batteries, et une batterie à cheval; en tout 49 batteries.

Les troupes techniques comprennent : 5 compagnies de pionniers, 1 compagnie d'artificiers, 1 compagnie de chemins de fer, 1 compagnie de télégraphistes, 2 compagnies de pontonniers et 1 régiment d'artillerie de forteresse à 9 compagnies.

L'effectif de paix, y compris le cadre permanent, est, en chiffre ronds, de 24 000 hommes.

En cas de mobilisation, l'armée de campagne ou de première ligne compte 80 bataillons d'infanterie, 20 escadrons et 49 batteries d'artillerie (294 pièces). La cavalerie divisionnaire affectée à chaque division d'infanterie est de 2 escadrons. L'effectif de l'armée de première ligne est donc de : 90 000 fantassins, 4 000 cavaliers et 294 bouches à feu.

L'armée de seconde ligne forme 60 bataillons, 10 escadrons et 10 batteries.

L'effectif total du pied de guerre est en conséquence de : 140 bataillons, 40 escadrons et 59 batteries (354 pièces) comprenant ensemble 200 000 hommes en chiffres ronds.

Les effectifs des unités sur le pied de paix sont les suivants : bataillon, 22 officiers, 477 hommes et 7 chevaux; escadron, 6 officiers, 129 hommes et 100 chevaux; batterie montée, 3 officiers, 72 hommes, 60 chevaux et 6 pièces; batterie de montagne, 3 officiers, 63 hommes, 9 chevaux et 6 pièces.

Sur le pied de guerre ces unités comptent : bataillon, 22 officiers et 1025 hommes; escadron, 6 officiers, 200 hommes et 197 chevaux; batterie montée,

4 officiers, 154 hommes, 140 chevaux et 6 pièces; batterie de montagne, 4 officiers, 189 hommes, 111 chevaux et 6 pièces.

Le budget de l'armée est de 17 021 377 francs.

L'infanterie est armée du fusil Mauser modèle 1898, du calibre de 7 millimètres. La pièce de canon en service est celle de 80 millimètres du système de Bange.

Les troupes de toutes armes de l'armée serbe portent des vêtements de coupe uniforme qui ne diffèrent que par la teinte du drap de fond du col et des passepoils (pour la petite tenue, une vareuse-blouse avec pattes d'épaule; pour la grande tenue, une tunique à un rang de boutons).

Le pantalon est gris bleu à passepoil, sauf pour la cavalerie et l'état-major qui portent un pantalon garance.

En petite tenue, les officiers portent une casquette du modèle russe, et les hommes de troupe, une coiffure sans visière, de modèle autrichien.

En grande tenue, les officiers et la troupe portent un képi du modèle français, à visière droite, avec cocarde nationale, plumet ou panache de couleurs variables.

Le drapeau national serbe est rouge, bleu et blanc; les couleurs sont disposées perpendiculairement à la hampe, le rouge en haut, le blanc en bas. Les drapeaux des corps de troupe sont en moire rouge avec l'aigle à deux têtes en blanc.

D'après des documents de source russe, la Serbie, en mettant sur pied toutes ses forces disponibles pourrait disposer de 323 000 hommes. C'est évidemment un nombre exagéré, et nous pensons qu'il faut s'en tenir au chiffre de 200 000 hommes que nous avons donné plus haut.

Pour terminer, nous dirons que les officiers serbes, dont un certain nombre font des stages dans les armées étrangères, notamment dans l'armée russe, passent pour être généralement bien instruits. Le corps d'officiers se recrute en grande partie à l'Académie militaire de Belgrade qui reçoit 200 élèves par an. De l'avis des Russes, l'armée serbe est assez solide et disciplinée.

Le Développement de Marseille et les Doléances de Gênes.

On déplore en France la faiblesse de notre marine marchande qui se laisse trop souvent distancer par les flottes de nos concurrents, et on se plaint de ce que nos plus grands ports de commerce soient peu à peu délaissés au profit de leurs rivaux étrangers, en particulier Marseille au profit de Gênes.

Il est certain que les statistiques ne justifient que trop ces appréhensions : on a compté à Marseille en 1902 (entrée et sortie réunies) 16656 navires jaugeant 13 millions de tonneaux, lesquels ont embarqué ou débarqué 5 885 303 tonnes métriques de marchandises. En même temps, Gênes recevait ou expédiait 12 781 navires (jaugeant 10 969 573 tonneaux) et 5 194 875 tonnes de marchandises; c'était encore en faveur de Marseille, une différence de 5 875 navires, de 2 millions de tonneaux de jauge et de 690 400 tonnes de marchandises; mais, de 1901 à 1902, l'écart entre les deux ports a diminué, au détriment de Marseille, de 825 bâtiments, de 824 000 tonneaux et de 291 700 tonnes de marchandises. A Marseille, l'augmentation du trafic du port n'a pas dépassé 6 o/oo en 1902, alors qu'à Gênes elle a été 6,7 o/oo.

Ces chiffres ne sont certainement pas à notre avantage. Or il paraît que les Génois ne sont pas plus satisfaits que nous du développement de leur port. Ils nient que l'augmentation de trafic constatée à Gênes se produise au détriment de Marseille, et affirment qu'elle provient uniquement de l'amélioration des conditions du commerce italien *interne*, car le mouvement commercial international représente à peine 9 o/o des marchandises qui transitent dans leur port.

« L'étroitesse du port, dit-on à Gênes, l'insuffisance des quais qui en est la conséquence, et celle du service de chemins de fer sont les causes principales de la situation difficile dans laquelle se trouve le commerce du port. Il est désormais permis d'affirmer que Gênes, étant données les conditions actuelles du port et des lignes d'accès, a atteint son maximum de prospérité, et malheureusement l'a atteint en sacrifiant à l'intensité du trafic, demandé par les exigences commerciales, l'économie des débarquements et des transports. Gênes ne pourra certainement dépasser ses 5 millions de tonnage annuel auquel elle a pu arriver à travers des difficultés infinies, si l'on n'adopte des mesures radicales, permettant un plus grand nombre et une plus grande facilité d'accostages, et ouvrant de nouveaux et plus faciles débouchés vers les centres de consommation. De nombreux projets sont à l'étude. Mais il est hors de doute qu'entre les études et l'exécution vingt ans au moins devront passer avant que quelque chose se fasse, et ce retard peut éventuellement, même très probablement, dévier les courants du trafic. »

Enregistrons ces doléances, non pas pour nous consoler de l'affaiblissement de Marseille, mais pour constater que nos voisins de Gênes ont à surmonter de graves difficultés. La lutte bat son plein : Marseille peut retrouver son ancienne supériorité.

X. — *Le nouveau port de Bizerte*, publié par la Compagnie du port de Bizerte.

C'est un volume attrayant, bien illustré, abondamment documenté et nous renseignant d'une manière extrêmement complète par le texte et par l'image sur le port de Bizerte dont l'importance croissante est chaque jour plus manifeste.

Vivien de Saint-Martin et Fr. Schrader. — *Atlas universel de Géographie.* Construit d'après les sources originales et les documents les plus récents, cartes, voyages, mémoires, travaux géodésiques, etc., avec un texte analytique, comprenant 90 cartes in-folio gravées sur cuivre, sous la direction de MM. Collin et Delaune.

N° 20. — *Espagne et Portugal* en 4 feuilles (Feuille *Sud-Est*), à l'échelle de 1/250 000e.

Une carte double in-folio, gravée sur cuivre, avec texte. Hachette et Cie. Prix : 2 fr. (*64 cartes sont en vente*).

LES REVUES ÉTRANGÈRES

SAN FRANCISCO CHRONICLE

Sieh King King, la Jeanne d'Arc chinoise.

San Francisco, la grande cité cosmopolite du Nouveau-Monde, a vu débarquer dans son port, le 22 octobre 1902, une petite Chinoise, du nom de Sieh King King, qui se propose de suivre pendant six ans les cours universitaires de cette ville.

Jusqu'ici, rien d'extraordinaire, bien que le fait soit rare et quasi unique, de voir une femme du Céleste-Empire s'asseoir sur les bancs des *scholars* américains. Mais la nouvelle étudiante aux yeux bridés se propose toute autre chose que l'obtention de vulgaires diplômes; elle veut : 1° pousser ses compatriotes à secouer le joug étranger, chasser de la Chine Russes, Allemands, Anglais et Français; 2° arracher son pays à sa torpeur, à sa routine millénaire, et le faire entrer dans la vie moderne en l'initiant, à l'instar du Japon, à la civilisation occidentale; 3° émanciper son sexe, qui, en Chine, mène une existence pire que celle des esclaves, et faire de cette pauvre petite chose écrasée, souffreteuse et frivole, qu'on appelle la femme chinoise, un être conscient de ses droits, libre et actif à l'égal de l'homme.

Donc, guerre à cette triple tyrannie : celle des étrangers, celle des ancêtres, celle du sexe fort. Rien que cela! L'entreprise de Jeanne d'Arc n'était qu'un jeu d'enfant à côté de celle-ci.

Sieh King King n'a que dix-sept ans. Elle est née à Macao, et son père, Hsich Tso Huen, un des riches commerçants de cette place, a constamment affaire avec des Européens. C'est ainsi qu'il secoua de bonne heure la plupart de ses préjugés chinois, et, conscient de l'infériorité intellectuelle de ses compatriotes, il a adopté le costume et les mœurs des Occidentaux, et fait donner à sa fille une éducation tout européenne.

Jusqu'au printemps de 1901, Sieh King King ne se distingua que par sa vive intelligence et son ardeur au travail. Mais, cette année-là, le soulèvement des Boxers et l'occupation de la Mandchourie par les Russes firent naître en Chine une effervescence patriotique qui eut son contre-coup à Shanghaï, où Sieh King King faisait alors ses études. Un formidable meeting de cinquante mille personnes s'était rassemblé sur une des places de la ville pour protester contre le traité secret par lequel le Gouvernement de Pékin reconnaissait au tsar un droit de contrôle sur la Mandchourie, lorsqu'on vit s'élancer à la tribune une petite fille de quinze ans, qui, d'une voix d'inspirée, appelait ses compatriotes à la guerre sainte :

« O mes frères, au combat! Au combat contre les étrangers, leur criait-elle. Défendons nos biens, nos terres, nos droits! Ne permettons pas que la Russie nous vole honteusement notre héritage! Mourons plutôt que de permettre aux loups étrangers de dévorer la Chine! »

C'était la première fois qu'une femme, en Chine, se permettait de parler en public. Cette extraordinaire apparition, non moins que la parole enflammée de la jeune fille, souleva parmi l'énorme foule un enthousiasme qui se répercuta dans tout le Céleste Empire. Du jour au lendemain, Sieh King King fut saluée par tous les Chinois patriotes et amis du progrès comme le sauveur de la race jaune.

Toutefois, avant d'agir, Sieh King King se résolut à aller surprendre, chez ces Occidentaux dont elle voulait délivrer son pays, le secret de leur supériorité intellectuelle. Considérant l'Amérique, ainsi qu'elle le dit elle-même, comme le pays où « la civilisation européenne est arrivée à son plus haut degré de perfection », elle s'embarqua pour San-Francisco, en octobre 1902, chaperonnée par un oncle, qui l'accompagne dans tous les cours publics auxquels elle assiste, et prend des notes pour elle, car la jeune Chinoise est encore assez novice dans la langue anglaise.

Mais, persuadée que le salut de la Chine dépend de la manière dont le pays s'assimilera la civilisation occidentale, elle a pris la résolution de vivre de la vie américaine, d'agir, de penser en Américaine, et c'est pour cela qu'elle prend maintenant pension dans une famille de San Francisco, loin du quartier chinois. N'étaient les caractères physiques de sa race, on la prendrait pour la première miss venue, car ses manières sont tranquilles et son costume américain, des plus modestes, et rien n'attire l'attention sur elle, pas même des traits agréables : elle a une grande bouche, le nez assez gros, une taille plutôt en dessous de la moyenne. Seul, l'éclat extraordinaire des yeux trahit la femme supérieure.

Une question s'impose : en épousant ainsi les mœurs et les idées américaines, Sieh King King va-t-elle se convertir au christianisme? Elle n'y paraît guère disposée, du moins jusqu'ici. Cette Jeanne d'Arc n'a pas l'âme religieuse. « La Chine a besoin d'ingénieurs, de professeurs, d'apôtres des idées libérales, mais non pas de missionnaires, a-t-elle coutume de dire. Je suis une païenne, du moins pour parler le langage des Occidentaux; eh bien, je le resterai. Votre religion a-t-elle quelque chose de mieux à m'offrir? Jésus-Christ a-t-il enseigné de plus beaux préceptes de morale que Confucius? Un changement de religion ne modifierait pas l'âme chinoise. »

Il est vrai qu'elle a encore six ans devant elle et que, d'ici là, elle changera peut-être d'avis sur le christianisme. Mais, même en traitant de chimère ses gigantesques projets, il convient de saluer avec respect la généreuse résolution de cette faible femme, de cette enfant, qui rêve une Chine affranchie du joug de l'étranger et du joug encore plus lourd de la routine, et qui convie la femme chinoise au bonheur, à la dignité des êtres libres.

DEUTSCHE KOLONIALZEITUNG

Berlin.

Une Expédition allemande au Bénoué.

Le bassin du lac Tchad, où nous nous heurtons à nos deux plus redoutables rivales en Afrique, l'Allemagne et l'Angleterre, est un des objectifs favoris de leurs explorateurs comme des nôtres. L'expédition que le comité allemand du lac Tchad a organisée, en octobre 1902, pour explorer le cours du Bénoué, doit nous être d'autant moins indifférente que quelques-unes des peuplades avec lesquelles les explorateurs allemands nouèrent des relations chevauchent sur les limites de nos sphères respectives d'influence. C'est ainsi qu'à l'est du territoire connu des Bubandyidda, s'étend une contrée où aucun blanc n'avait encore mis les pieds, et qui est traversée par la frontière fictive séparant les possessions allemandes des possessions françaises. Cette contrée est habitée par des naturels de mœurs douces et inoffensives, qui, à l'approche des étrangers, se sauvèrent en tremblant sur leurs montagnes. On eut beaucoup de peine à les rassurer; mais quand les Allemands leur annoncèrent qu'ils les protégeraient contre les Bubandyidda et les Ngoundérés, dont ils sont les tributaires ou plutôt les perpétuelles victimes, la joie de ces bons sauvages ne connut pas de bornes. Leur développement intellectuel est d'ailleurs des plus rudimentaires, et ils n'avaient aucune connaissance de ce qui se passait à quelques centaines de kilomètres d'eux, ni du partage de l'Afrique, ni même de l'existence des Européens.

Leurs tyrans, les Bubandyidda, sont au contraire un peuple belliqueux et redouté de tous leurs voisins; mais, comme ils ont appris à connaître la supériorité des Européens, leur roi reçut fort bien les explorateurs dans sa capitale, Rei-Buba, qui est entourée de murailles de 5 à 6 mètres de haut. La forteresse royale forme, en particulier, une masse architecturale d'un aspect des plus imposants.

Le 5 novembre 1902, l'expédition atteignit le pays des Ngoundérés, riches en troupeaux, et dont la terre est fertile et bien arrosée. Le sultan de cette peuplade est, paraît-il, un homme fort intelligent et tout à fait gagné aux sympathies allemandes.

Outre des travaux géographiques importants, comme le relèvement cartographique du cours du Haut Bénoué et la découverte d'un affluent considérable de ce fleuve, le Mao Schuff, l'expédition allemande a ainsi mis en lumière des peuplades quasi-inconnues, dont quelques-unes semblent d'ores et déjà bien disposées à s'ouvrir à la civilisation européenne, et avec lesquelles nous entrerons forcément en rapport nous-mêmes, quelque jour.

Une Ville bâtie sur un Abîme.

L'instabilité de son équilibre donne à l'homme une pénible sensation. Tangage et roulis incommodent énormément son organisme et l'angoisse est extrême qui s'empare de lui quand, dans un tremblement de terre, il sent le sol vaciller sous ses pieds. Comment s'expliquer que des êtres humains songent à installer leurs habitations sur des assises mouvantes et à se donner ainsi l'apparence de naviguer en pleine terre? C'est pourtant ce que font les habitants de Northwich, dans le comté de Chester.

Les habitants de Northwich sont à plaindre. Quand ils s'endorment le soir, ils ne sont jamais sûrs de ne pas descendre, la nuit, à quelques centaines de mètres dans les entrailles du sol.

A peine un voyageur est-il arrivé dans cette capitale du sel, située dans le Chesire, au sud de Manchester, et de Liverpool, que le propriétaire de l'hôtel où il est descendu s'empresse de lui raconter l'histoire du cheval enterré vivant dans un abîme entr'ouvert sous ses pieds. C'était un animal de prix; son maître, qui le traitait avec sollicitude, était allé le voir dans la soirée. Le lendemain, le cheval avait disparu. A la place où il se trouvait la veille, on ne voyait sur le sol de l'écurie que les traces d'une excavation qui s'était comblée d'elle-même. Le gouffre s'était fermé tout seul et avait englouti sa victime.

L'EFFONDREMENT D'UNE MAISON EN UNE SEULE NUIT.

D'après le Wide World Magazine.

A première vue, il peut sembler bizarre que les habitants de Northwich s'enorgueillissent de pareilles catastrophes. Aucune autre cité de l'univers ne leur envie le bonheur de vivre sur un terrain mouvant; mais qui donc viendrait visiter la ville du sel, si c'était pour y trouver des maisons aussi solides qu'à Liverpool ou à Manchester?

Cette curieuse ville se distingue par des constructions qui s'écartent toutes de la ligne verticale. La solidité de ces murs, qui prennent des positions inclinées sans se démolir, fait honneur au talent de leurs architectes. Le miracle de la Tour de Pise n'est qu'un jeu d'enfant auprès du défi qu'a jeté à toutes les lois de l'équilibre la maison du solicitor de Northwich. Par quel prodige la résidence de cet honorable légiste s'est-elle mise en mouvement pour décrire, en vingt-quatre heures, un angle d'une trentaine de degrés et attendre ensuite qu'on la remette en équilibre? Dans ces oscillations, pas une lézarde ne s'est dessinée sur les murs, pas une poutre de la toiture n'a perdu son point d'appui, pas un plancher ne s'est effondré. Il semble que, par une grâce toute providentielle, les édifices de cette ville unique soient aussi faciles à manier que de petites maisonnettes d'enfants.

Quelquefois, ce n'est pas seulement une maison isolée qui se met en mouvement, c'est toute une rue qui perd l'équilibre. Au mois de novembre 1898, la route de Londres, qui traverse Northwich, se rompit tout à coup et prit l'aspect d'une rivière dont le cours,

arrêté par un barrage, subit un brusque changement de niveau. Toutes les maisons qui bordaient cette route oscillèrent en même temps, pareilles à des dents de vieillard qui tremblent dans leurs alvéoles.

Quelquefois, la chaussée, au lieu de se rompre, s'enfonce tout doucement de 15 à 20 centimètres par année, et les maisons riveraines descendent d'autant sans se disjoindre. Au début, cet affaissement général du sol et des constructions ne paraît avoir rien d'inquiétant, mais tôt ou tard arrive le moment où le rez-de-chaussée des maisons est au-dessous du niveau de la rivière qui traverse la ville. Alors les infiltrations prennent un caractère dangereux, et il n'y a plus un moment à perdre pour mettre tout un quartier à l'abri de l'inondation. A une date toute récente, le conseil du comté de Chester et les autorités municipales de Northwich ont décidé que le niveau de l'une des principales rues de cette ville serait surélevé de plus d'un mètre, et les maisons ont suivi le mouvement ascensionnel de la chaussée.

LA « CASTLE STREET » ENDROIT OU FUT ENSEVELI UN CHEVAL.

D'après le Wide World Magazine.

De tous les miracles de la civilisation américaine celui qui causait autrefois le plus d'étonnement à un étranger, c'était de rencontrer des maisons en marche dans les rues. Une construction de quatre ou cinq étages changeait d'emplacement, de même qu'un locataire change de domicile. Les ingénieurs du Nouveau-Monde avaient créé des machines si puissantes et si perfectionnées, que les murs étaient détachés de leurs anciens fondements et installés sur de nouvelles assises sans que leur solidité fût compromise par ce voyage; les meubles surtout avaient infiniment moins à souffrir de ce genre de transport que d'un déménagement opéré par les voies ordinaires. Depuis que les architectes du Nouveau-Monde se sont mis à construire des maisons à vingt-cinq étages, ils ont renoncé à faire voyager leurs immeubles, qui se prêteraient difficilement à ce genre de locomotion.

Les maisons de Northwich, si elles ne changent pas d'emplacement avec facilité, ont de remarquables aptitudes à retrouver l'équilibre quand elles l'ont perdu, et à s'élever ou s'abaisser sur place lorsque les circonstances l'exigent. Après une série de coûteuses expériences, les habitants ont fini par s'apercevoir que le meilleur moyen d'éviter des catastrophes était de revenir aux anciennes constructions à pans de bois avec revêtements de briques. Une maison dont l'ossature est faite de poutres, les unes horizontales, les autres verticales, les autres enfin entrecroisées en forme de X, possède une élasticité qui fait défaut aux murs de moellons et de pierres de taille. Aussi, le genre de constructions adopté dans les pays exposés à des tremblements de terre convenait-il à merveille à une ville construite sur un sol mouvant. Les pans de bois des maisons construites à Northwich, depuis une dizaine d'années, n'offrent pas seulement l'avantage de résister beaucoup mieux aux oscillations du terrain que des murs bâtis avec des matérieux en apparence plus solides, mais ils ont l'indiscutable supériorité de se prêter avec facilité aux travaux nécessaires pour relever le niveau du rez-de-chaussée des habitations.

UN SURHAUSSEMENT TYPIQUE D'UNE MAISON.

D'après le Wide World Magazine.

Dès que les propriétaires sont avertis que le sol

de la rue va être exhaussé, ils font enlever les couches inférieures des fondations de brique et de mortier sur lesquelles reposent les murs de la maison et font installer des élévateurs hydrauliques à la partie inférieure des pièces de bois verticales qui servent de cadre à l'ensemble de la construction. Les machines hydrauliques agissent sur des leviers d'une très grande puissance et peu à peu la maison se sépare de ses fondations et s'élève au-dessus du niveau du sol. A mesure que la construction suit son mouvement ascensionnel, des coins de bois et des madriers très épais servent à caler l'édifice et à le maintenir en équilibre. Lorsque la partie inférieure du mur a été soulevée jusqu'au niveau que doit atteindre la nouvelle chaussée, les supports provisoires sont remplacés par de la maçonnerie en briques.

Les opérations qui précèdent doivent être exécutées avec un soin et une précision extraordinaires; mais, grâce à l'habileté des professionnels, une maison peut être soulevée en bloc à une hauteur de 2 mètres sans casser un carreau. M. Littler ne craint pas d'affirmer dans le *Wide World* que, pendant que les maisons abandonnent leurs fondations pour s'élever peu à peu au-dessus du niveau du sol, les habitants ne sont pas sérieusement troublés dans leurs occupations. Le tout est de s'adresser à un entrepreneur qui sache se servir des machines hydrauliques. La maison, soutenue par des cales, bien placées ne court plus aucun danger, un escalier provisoire est installé devant la porte dont le seuil a été élevé de 1 mètre 1/2 ou 2 mètres et les boutiques du rez-de-chaussée n'interrompent pas leurs opérations pendant un seul jour.

LA LONDON ROAD AVEC UNE EXCAVATION ET UNE MAISON QUI S'INCLINE.

D'après le Wide World Magazine.

Le préjudice ne serait donc pas très grave si les travaux nécessaires pour soulever une maison jusqu'à une certaine hauteur ne coûtaient fort cher. Autrefois, les propriétaires obligés de supporter cette dépense n'avaient aucun recours à exercer. Depuis quelques années, le Parlement a mis fin à une iniquité flagrante en forçant les propriétaires des mines à indemniser les propriétaires du sol.

Mais ces indemnités sont souvent insuffisantes, et ce sont les propriétaires, et, par contre-coup, les locataires de Northwich qui payent la rançon des richesses souterraines.

Celles-ci sont inépuisables : sur une superficie d'environ 450 hectares, il suffit de creuser dans le sol un puits, dont la profondeur varie de 70 à 150 mètres, pour trouver une couche de sel d'une centaine de mètres d'épaisseur. Les ingénieurs qui ont entrepris, au XVIIIe siècle, l'exploitation de ces mines, se sont contentés de tracer de larges galeries sans leur laisser d'autres supports que des colonnes de sel. Dans la suite, l'eau s'est peu à peu infiltrée, les colonnes de sel se sont fondues, les voûtes se sont effondrées, et la surface du sol s'est abaissée en formant d'immenses cuvettes qui sont devenues de véritables lacs. Entre Northwich et Marston, plus d'une douzaine de mines, abandonnées depuis longtemps, se sont ainsi affaissées, et des terrains qui portaient autrefois d'abondantes moissons se sont transformés en marais.

L'exploitation des eaux chargées de sel n'a pas eu, pour les propriétaires de la superficie du terrain, des effets moins désastreux que les galeries de mines insuffisamment étayées par l'imprévoyance des ingénieurs du XVIIIe siècle. Les Romains se contentaient de recueillir l'eau qui jaillissait spontanément à la surface du sol et de la faire évaporer ensuite afin d'en retirer le sel. A ces procédés primitifs ont succédé, d'abord des puits à treuil, à seau et à cordes, et, dans la suite, des pompes, mises en mouvement à l'origine par des moulins à vent et, en dernier lieu, par des machines à vapeur. M. Thomas Ward, membre de la Société royale de Géographie, a évalué à 25 millions de tonnes le poids du sel qui a été retiré des eaux extraites de la couche de liquide qui recouvre la partie supérieure du premier gisement de la mine.

Les perturbations qui se produisent à la superficie du terrain ne sont par conséquent que trop faciles à expliquer. Les infiltrations de l'eau sont arrêtées par la couche de sel, qui se fond jusqu'à complète saturation; de sorte qu'une assise solide est remplacée par un liquide assez épais. Ce liquide, pompé par de puissantes machines à vapeur, est remplacé par de l'eau provenant de nouvelles infiltrations, qui réduisent en-

core l'épaisseur du gisement de sel; de sorte que tôt ou tard viendra le jour où il sera complètement épuisé. Les couches supérieures du terrain n'étant plus appuyées sur une masse compacte d'une substance solide, mais sur un liquide dont le volume varie suivant que les pompes à vapeur fonctionnent avec plus ou moins d'activité, craquent et se disloquent, de brusques changements de niveau se produisent et les maisons oscillent sur leur base.

Sans avoir à redouter des catastrophes aussi terribles que les désastres de Pompéï et de Saint-Pierre de la Martinique, les habitants de Northwich sont condamnés à vivre sur une couche d'eau salée; c'est moins dangereux qu'un volcan, mais ce n'est pas très sûr non plus.

G. Labadie-Lagrave.

La Classe dirigeante au Siam.

Le cultivateur indigène et le commerçant chinois constituent le fond de la population siamoise; mais, complètement désintéressés de la politique, ils ne constituent pas une nation. Seule, une classe dirigeante peu nombreuse, qui est l'entourage du roi et des princes, forme un Siam conscient, ayant des traditions et des ambitions.

Les Européens de Bangkok pénètrent peu cette élite, même lorsqu'ils collaborent comme fonctionnaires siamois à son action extérieure; c'est une société dont le caractère, sous un couvert d'occidentalisme, reste, à certains égards, très asiatique; des bruits circulent sur elle, mais en réalité on n'en connaît pas grand' chose. Il s'y trame un enchevêtrement d'intrigues de famille, d'autant plus confuses que la polygamie s'y complique de coutumes étranges : la dignité royale ne permet pas aux sœurs du roi d'avoir d'autre époux que leur frère couronné; d'autre part la reine en titre est la mère du prince héritier; que celui-ci vienne à mourir et c'est tout un bouleversement dans l'équilibre du palais. De ces possibilités de changements résulte une éclosion de clientèles nombreuses qui s'agitent autour de divers patrons. Chaque prince à la sienne; chaque princesse aussi....

Le monde de la cour habite les petits palais, de style occidental, construits dans les rues européennes de la capitale : il évolue autour de la ville royale où réside l'âme du Siam. Ce Bangkok spécial est un quadrilatère de 700 à 800 mètres de côté, fermé par des murs blancs, crénelés, de faible hauteur et enserrant les palais et les ministères. Il contient en outre les écuries des fameux éléphants blancs du Siam, pachydermes plus ou moins galeux, que la monarchie siamoise croit de sa *respectability* d'entretenir. Le roi y a, en outre, ses propres pagodes, les plus riches, sinon les plus belles de Bangkok : leurs *phras* dorés ou recouverts d'écailles de faïence pointent au dessus de l'enceinte.

Les portes de la ville royale donnent sans cesse passage à de petits hommes bruns, au costume composite : veston blanc et jupe-culotte rose, bleue, verte; des bas blancs bien tirés, des souliers blancs ou des escarpins vernis. La tête est généralement couverte d'un chapeau mou, campé avec désinvolture, les physionomies ont une raideur d'importance; mais la démarche est souple, déhanchée.... Ce sont des Siamois qui s'européanisent.

Tout un quartier neuf de Bangkok est couvert de bâtisses modernes, louées à des Chinois et qui bordent de leurs façades uniformes des kilomètres de rues. Ce sont là les placements immobiliers du roi, des princes et de la cour. Le roi a des domaines et des revenus constituant sa fortune privée; ce qu'il en économise est consacré en grande partie à pourvoir le nouveau Bangkok de maisons à locataires. Les princes aussi ont de l'argent; pour l'utiliser, ils ont renoncé aux lingots et aux bijoux du vieux temps : ils imitent le roi. Bien plus, ils sollicitent des concessions de chemins de fer. L'un d'entre eux a déjà la ligne de Lopbouri à Prabat; un autre demande celle de Battambang au port de Muong-Prat; un frère du roi, envoyé à Oubone, a organisé tout un service de charrois et de batellerie entre cette ville et Korat.

Dans son voyage *Aux villes mortes du Siam*, que nous avons publié en 1897, M. Fournereau raconte qu'il a rencontré non loin d'Aynthia le « Palais de la joyeuse lune », édifié par ordre du roi Mongkut, père du roi actuel. Ce souverain ne dédaignait pas de s'occuper d'astronomie; aussi un observatoire occupait le centre du palais. Lors de l'éclipse de soleil de 1868, tandis que M. Jansen, notre compatriote, allait observer le phénomène, le roi assistait à ses travaux et faisait des observations.

Voilà qui est assez européen. Sans avoir la solidité d'une nation occidentale, les Siamois, ou enfin ceux d'entre eux qui dirigent la masse, sont en état de prendre à l'Occident ce qu'il leur faut pour s'organiser et poursuivre des ambitions dont la constance et l'ingéniosité a fait d'eux le peuple le plus moderne de l'Indo-Chine.

Progrès constants de la Flotte commerciale allemande.

Au 1er janvier 1903, la marine marchande allemande comptait (non compris les bâtiments ayant une capacité inférieure à 50 tonneaux cubes) : 3959 navires d'un tonnage brut de 3 080 548 tonnes avec 53 946 hommes d'équipage. Un tiers de ces navires sont des vapeurs, dont le tonnage représente les trois quarts du tonnage global.

Pendant les dix dernières années, la flotte commerciale allemande a augmenté de 8 pour 100 pour le nombre des navires et de 50 pour 100 pour leur tonnage. La flotte à vapeur a plus que doublé, mais la flotte à voile a diminué de manière à ramener l'augmentation sur l'ensemble à 50 pour 100.

Pendant que l'Allemagne progresse ainsi sur mer, notre flotte commerciale reste stationnaire, si même elle ne diminue pas.

Les Remèdes spirituels contre la Peste dans la Flandre wallonne.

La défense contre la peste est à l'ordre du jour ; si la science et la médecine découvrent jamais un remède absolument efficace, il sera certainement d'une autre nature que ceux dont on usait jadis dans la Flandre wallonne.

A la fin du XVIe siècle et au début du XVIIe, la peste exerçait de grands ravages dans les villes de la Flandre Wallonne, également désolées par les bandes espagnoles et françaises, catholiques et huguenotes. Aussi cette terrible maladie entrait-elle pour beaucoup dans les préoccupations qui agitaient alors les esprits.

L'université de Douai s'occupa de combattre scientifiquement la contagion. Un de ses membres les plusillustres, le docteur Louis du Gardin, médecin et lettré, publia, en 1617, chez Pierre Auroy, à l'enseigne du Pélican d'or, un ouvrage intitulé *Alexiloimos*, dédié aux échevins, magistrats et conseillers de la ville de Douai et précédé d'un superbe frontispice gravé en taille douce où l'on voit les mains de la mort bridées et le ciseau d'Atropos arrêté par la médecine et la physique. Ce livre, doctement écrit en latin, traite de la nature de la peste, de ses causes, signes et pronostics, des moyens préventifs et curatifs à employer contre elle. Pour le vulgaire, l'auteur publia de son traité un abrégé en langue française : « Le chasse-peste ou les remèdes singuliers et familiers, dont chacun se pourra servir pour se préserver en temps pestiféré, et se guérir soi-même, s'il est atteint de la peste ». Cette brochure, extrêmement courte et curieuse, mériterait bien d'être rééditée. Elle donne une idée très nette des connaissances et moyens d'action que possédaient nos aïeux à l'égard de la peste.

STATUETTE DE SAINT ANTOINE, PRÉSERVATEUR DE LA PESTE.

D'après une photographie de M. Boutique.

Mais les maîtres et les élèves de l'Université catholique, établie par l'Espagne comme une sorte de forteresse religieuse en face de l'Angleterre protestante, ne devaient pas se contenter des médicaments qu'indique la science des hommes. On eut recours aux armes spirituelles, et maintes poésies ou prières éparses dans les recueils de vers ou livres de piété nous enseignent la manière de pourchasser par de saintes pratiques le redoutable fléau.

Mais nous avons mieux que des poésies ou prières, et le bon Rosier, curé d'Esplechin, dans le diocèse de Tournay, publia, à propos de la peste, un ouvrage dont nous donnons le titre un peu long mais explicatif :

« Abrégé de l'histoire des vies, morts et miracles d'aucuns saints que notre Mère Sainte Église Catholique, Apostolique et Romaine a accoutumé solenniser et invoquer pour être, par leurs mérites et prières, préservés et affranchis de la peste. A savoir : Monsieur S. Antoine, abbé ; S. Sébastien, martyr ; S. Roch, confesseur ; S. Adrian, martyr et S. Eloy, évêque de Tournay et Noyon. Par M. Jean Rosier, prêtre, pasteur d'Esplechin au diocèse de Tournay. A Tournay, de l'Imprimerie de Charles Martin, Imprimeur juré, 1617. »

Dans son épître dédicatoire à la veuve du gouverneur de Béthune, il montre que son livre est d'actualité, car « cet été de 1617 » fut « pestilent en plusieurs endroits de la Flandre Gallicane et du Tournaisis. » Son ouvrage servira à édifier les fidèles, et leur sera un passe-temps. « Les grands et petits, les pauvres et les riches trouveront ici de quoi contenter leurs esprits, les fêtes et dimanches. » En outre, avec l'abrégé des vies de saints, mis en vers français, ils y trouveront, en l'honneur de ces mêmes saints, des cantiques et maintes prières qui seront efficaces contre la peste. Les travaux, épreuves, trépas et miracles de ces élus sont célébrés avec une touchante naïveté. Au seuil du XVIIe siècle, Rosier a une âme du Moyen Age.

Mais ce qui est le plus intéressant, c'est ce que Rosier nous apprend de ses contemporains et de leurs usages. Il s'étend sur la confrérie de saint Éloy, établie à Béthune pour rendre aux morts les derniers devoirs. Il parle de la « belle et ample chapelle » de Saint-Roch, bâtie au hameau de Faumont, paroisse de Coutiches. A cause des grands ravages de la peste, on y accourt de toutes parts. Des paroisses entières viennent avec leurs pasteurs. Le 29 mai 1617, a eu lieu le pèlerinage des Frères mineurs de saint François de Douai, et l'assistance a été honorée d'un sermon par le P. Carlier, jésuite. Le 3 juillet, arrivèrent huit paroisses, dont celle de Jean Rosier. Le curé d'Esplechin avait avec lui « Jean Rys, clerc et géomètre », et ils chantèrent « la grand'messe au grand autel de la dite chapelle.

La partie la plus curieuse du livre traite de l'image de saint Antoine, abbé. Nous avons eu la bonne fortune de trouver, à Montreuil-sur-Mer, une amulette en bois sculpté qui correspond assez bien au signalement donné par Rosier. Nous la reproduisons ici même. Taillée en bas-relief, elle s'appliquait sur la porte d'un logis pour en écarter la maladie, comme aujourd'hui, encore, on cloue des fers à cheval à la

porte des cottages anglais pour assurer le bonheur des habitants.

« A l'image de saint Antoine, dit Rosier, on peint premièrement du feu, pour ce que, comme il est dit en l'Oraison de la fête, Dieu octroie par les prières de saint Antoine, que le feu ardent, sacré et pestilentieux s'éteint. Pour le même effet, en plusieurs lieux, on peint l'image de ce saint aux huis, afin que, par ses mérites, le lieu soit préservé de la peste.

« On y joint un porc, afin que les fidèles sachent que leurs bétails sont gardés par l'intercession de saint Antoine.

« Or, comme nos ancêtres, allant visiter les sépulcres ou reliques des saints, ordinairement rapportaient une petite image de saint, de même, aussi, ils rapportaient une petite clochette pour lier au col de leurs bêtes, en mémoire de saint Antoine : comme par cela, protestons qu'ils se confiaient que leurs bestiaux seraient préservés de tel feu pestilentieux.

« Mesme en plusieurs lieux de ce pays bas..., pour la reconnaissance du bénéfice, la communauté nourrissait un porc, ayant une clochette pendue à son oreille dextre, qu'on nommait vulgairement le porc saint Antoine. » On remarquera, dans l'amulette que nous reproduisons, la clochette dont parle Rosier.

Ce porc était vendu pour l'entretien des chapelles de saint Antoine. Au XVIe siècle, à Douai, une confrérie de saint Antoine élevait des porcs qui avaient le privilège de vaguer par les rues de la ville pour y chercher leur nourriture. Il en résulta des accidents. Plusieurs enfants furent mutilés. De sorte qu'en 1621, on fit enfermer les porcs de la confrérie en un lieu appelé la *Ruelle à Pourchiaus*.

Rosier termine ainsi sa description :

« On met un livre sur sa main, dedans lequel il semble regarder, pour signifier que saint Antoine, sans aucune science des lettres, par la seule méditation et mémoire très grande qu'il avait, a fort bien entendu et compris les Saintes Écritures.

« Quant à l'accoutrement qu'on lui donne, chacun sait que c'est l'ordinaire vêtement des moines, ermites et solitaires religieux ».

On a présenté le grand solitaire de la Thébaïde sous bien des aspects. Peut-être est-il moins connu comme protecteur de la santé publique. La peste bubonique, qui rôde autour du monde civilisé et y fait de temps en temps de rapides incursions, vite repoussées d'ailleurs, nous a invité à remettre en lumière ces vertus oubliées du vieux saint populaire.

HENRI POTEZ.

Le Port de Calais.

Dans la statistique que nous avons consacrée aux ports marchands de la Marine française, il convient de citer en septième ligne, immédiatement après Dunkerque, le port de Calais qui, avec un mouvement de 3 943 navires et 1 415 819 tonneaux, accuse en 1902 une augmentation de 5,90 o/o sur l'année 1901. C'est par omission que le nom de Calais ne figurait pas dans notre statistique. La Chambre de commerce de cette ville nous a écrit pour signaler cet oubli. Et elle a bien fait, car les progrès de Calais sont réels.

Dans les Ports français de la Côte ouest-africaine *(fin[1])*.

De Konakry, capitale de la Guinée française, on a vanté souvent les charmes; son aspect est en effet riant, avec sa masse de verdure, ses arbres géants, ses avenues plantées de manguiers. La réputation de salubrité à laquelle tient, et, à juste titre, cette jeune cité coloniale qui promet beaucoup, n'est plus à faire; grâce à un ingénieux procédé, elle se débarrasse de ses immondices, jetées à la mer par le soin des habitants eux-mêmes; elle est bien percée de larges avenues et boulevards aboutissant tous à la mer; enfin, elle va être abondamment pourvue d'eau. Ville commerçante, elle a vu se développer de nombreuses factoreries qui se font une concurrence active. Le principal produit indigène est le caoutchouc; mais les bénéfices qu'il procure ont bien diminué. La ville renferme un marché fort animé où se présentent des scènes pittoresques, des groupes curieux à observer. Tout proche, on va aménager un gracieux square, et l'on a voulu « joindre l'utile à l'agréable » en créant un boulevard au pourtour de l'île de Tombo, qu'englobe, à l'heure présente, le plan de Konakry. Un réseau de voies ferrées Decauville dessert les principales artères, et rend les plus grands services à l'administration comme aux commerçants. Il est même de petits tramways particuliers servant au transport des personnes et pour lesquels est utilisée la traction humaine.

Si Konakry est un port, la topographie n'offre aucun abri réel, mais on a pu profiter d'une fosse marine où viennent mouiller les navires non loin de terre. C'est dans cette direction que l'on prolonge un warf en bois, assez bien outillé, appelé à rendre les plus grands services, le jour prochain où les navires y accosteront. La rade ouverte de Konakry est un peu protégée de la haute mer par le petit archipel des îles anglaises de Los, à l'intérieur desquelles se trouve un bon mouillage.

Enfin, de Konakry, part une ligne ferrée déjà poussée au soixantième kilomètre au moins, mais dont la plate-forme s'étend bien au-delà dans la direction des plateaux du Fouta-Djalon, qu'elle doit gravir. Nous avons pu nous rendre compte par nous-même de l'activité qui régnait sur les chantiers, grâce à l'impulsion du directeur Salessa, auteur du projet. On espère, du reste, inaugurer bientôt le premier tronçon, qui permettra d'accéder facilement au mont Kakulima, sur lequel on pourrait établir au besoin un sanatorium (la montagne dépasse en effet un millier de mètres). En attendant que le chemin de fer desserve l'arrière-pays, un administrateur habile (M. Leprince) a construit une route qui pourrait rendre les plus grands services si elle était bien entretenue : c'est la route de Konakry au Niger, suffisamment praticable et munie de ponts

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 26, page 204.

sur la presque totalité de son parcours; malheureusement, elle a été négligée.

Grâce à la douceur ou plutôt à la chaleur constante de son climat extra-humide (il tombe annuellement plus de 6 mètres d'eau) la Guinée peut produire toutes espèces de fruits et cultures exotiques; la banane, par exemple, y pousse bien, mais les efforts tentés par de rares colons sont modérés jusqu'ici. Un jardin d'essai bien aménagé et bien dirigé existe cependant aux portes de la ville, leur donnant l'exemple et tout prêt à les seconder.

Vers le milieu de la côte nord du golfe de Guinée, s'étend la moins avancée de nos colonies de l'Afrique occidentale, la Côte d'Ivoire. Couverte de forêts, pacifiée d'un façon incomplète, elle a beaucoup fait parler d'elle dans ces derniers temps, car elle renferme de l'or et même en grande quantité, ainsi qu'on l'a répété un peu partout; ce serait un nouveau Transvaal. Mais ce n'était pas la prospection de terrains aurifères qui nous avait conduits dans ces parages; aussi nous ne songeâmes nullement à pénétrer dans l'intérieur. Un coup d'œil à la côte devait nous suffire. Il est, du reste, peu attrayant, ce littoral, avec sa bande de sable souvent privée de végétation et derrière laquelle s'étend la lagune, au delà de laquelle est l'impénétrable forêt. C'est encore sur ces rives peu hospitalières que se produit le phénomène connu de la *barre*, c'est-à-dire du soulèvement de la mer brisant sur le rivage et formant des vagues difficiles et souvent dangereuses à franchir au départ comme à l'arrivée. On s'explique facilement que l'atterrissage, comme l'embarquement, ne soit pas chose facile, malgré l'habileté des piroguiers, d'autant plus que, souvent, au danger de la noyade vient s'ajouter celui de devenir la proie des requins, nombreux en certains parages. Aussi, pour obvier à ces inconvénients, on a établi des warfs métalliques, qui facilitent les relations entre les bateaux et la terre. Jusqu'ici l'on n'en compte que deux sur la côte, ceux de Grand-Bassam et de Kotonou. Le premier dessert la Côte d'Ivoire; il a naturellement aidé au développement de Grand-Bassam, le premier port de la colonie, d'où l'on peut, par la lagune, gagner le jeune chef-lieu, Bingerville. A ce sujet, il convient d'ajouter que peut-être, un jour ou l'autre, ce dernier port deviendra accessible, lorsque la lagune, très suffisamment profonde, sera mise directement en communication avec la mer, à la hauteur du Petit-Bassam, grâce à un canal à creuser, mettant à profit une profonde fosse marine qui existe sur ce point.

Enfin, la Côte d'Ivoire doit, elle aussi, être dotée d'un chemin de fer, dont les études ont été déjà faites.

Il n'est pas besoin de rappeler qu'en attendant les résultats de l'extraction de l'or, on tire, du pays, du caoutchouc de bonne qualité, sans parler des autres produits.

Nous arrivons ensuite au Dahomey, la plus florissante, quoique la plus petite de ces colonies.

Le port dahoméen est Kotonou, où, depuis plus de dix ans existe le premier warf construit sur la côte, et qui a rendu les plus grands services à l'expédition militaire. Long de 300 mètres, il est muni d'un outillage suffisant, grues, etc. De plus, il est pourvu à son extrémité d'une tour métallique, destinée à établir un système de transbordeur, pour faciliter les opérations d'embarquement et de débarquement des personnes comme des marchandises, opérations parfois fort délicates; car la houle, souvent très forte, rend le warf presque inabordable pour les bateaux en rade, et en tous cas son accostage dangereux. Malheureusement, ce transbordement, établi au moyen d'un câble, ne saurait se pratiquer qu'à la condition que le navire s'approchât à moins de 130 mètres du warf, manœuvre très délicate, à laquelle ne semblent pas en général vouloir se prêter les capitaines, naturellement désireux de ne pas compromettre la sécurité de leur navire. Actuellement, gens et colis sont déposés du pont du bateau dans les pirogues et hissés ensuite sur le warf.

A Kotonou, on ne trouve que peu d'habitations, et le paysage est peut-être encore plus triste qu'à Grand-Bassam, Grand-Lahou, ou même en certains autres points de cette côte plate et monotone. C'est un semblant de ville avec quelques voies embryonnaires plus ou moins plantées de jeunes cocotiers, et cependant c'est peut-être là bientôt, le chef-lieu de la colonie destiné à supplanter Porto-Novo, la résidence de notre protégé, le roi Toffa, ville pittoresque, mais plutôt sale, située au fond de la lagune.

Enfin notre curiosité nous a fait pousser notre visite de la côte occidentale jusqu'au Congo, ou plus exactement au Gabon. Sur son vaste estuaire s'élève Libreville, une modeste ville coloniale, taillée dans la verdure de riants coteaux avec, au bord de l'eau, un rideau de cocotiers qui abritent un petit marché, tandis que de robustes manguiers masquent le palais du Gouvernement. Celui-ci s'élève au-dessus du minuscule port, garni par les établissements de la marine et le parc à charbon. Il est dominé par la petite église et le bureau du câble, où l'auteur devait trouver un aimable gîte. Non loin de Libreville se dresse la mission, véritable et intéressant établissement agricole, qui prouve ce qu'on peut faire avec de l'ordre, de la persévérance et de l'abnégation....

EUGÈNE GALLOIS.

Auguste Plane. — *L'Amazonie.* Un vol. in-16, avec gravures et cartes. Prix : 4 fr. — Librairie Plon-Nourrit et Cie, rue Garancière, 8, Paris.

L'INDUSTRIE du caoutchouc a pris depuis quelques années un développement inouï.

L'hevea, l'arbre qui donne le meilleur suc, croît dans les immenses forêts de l'Amazonie, qui commencent à être sillonnées en tous sens par les marchands de gomme et leurs ouvriers.

Deux routes seulement permettent l'accès des forêts amazoniennes. M. Plane les a parcourues toutes les deux, en donnant la mesure de son intelligence et de son énergie. Il a reconnu le premier le cours du Marcapata, exploré les forêts de ses rives, commencé l'exploitation du caoutchouc et recueilli les renseignements géographiques les plus intéressants.

Gabriel Ferrand. — *Les Çomalis.* Matériaux d'études sur les pays musulmans, publiés sous la direction de A. Le Chatelier, professeur au Collège de France. Paris, Ernest Leroux, éditeur.

Général Luzeux. — *Notre politique au Maroc.* In-8°, Paris, Charles-Lavauzelle, éditeur.

ÉTATS-UNIS

Augmentation de la flotte. — L'opinion publique a accueilli avec un grand enthousiasme la nouvelle que le congrès de Washington avait voté 80 millions de dollars pour la construction de nouveaux navires de guerre et la transformation des travaux de défense des côtes. C'est une victoire personnelle pour M. Roosevelt, qui veut faire des Etats-Unis une puissance de premier ordre, au double point de vue militaire et naval.

Plusieurs navires seront immédiatement mis en chantier. Le nombre des élèves de l'Académie navale sera doublé pendant dix années.

ALLEMAGNE

L'Académie de guerre. — Les journaux allemands publient la liste des officiers admis à suivre les cours de cette école. Ils sont au nombre de 135 : 37 lieutenants et 98 sous-lieutenants.

L'Académie de guerre n'a point pour but exclusif, comme notre École supérieure de guerre, de former des officiers d'état-major. Elle a pour mission de « fortifier l'instruction générale d'un certain nombre d'officiers de toutes armes ayant les aptitudes voulues, de leur donner une instruction supérieure dans les sciences militaires, et, enfin, d'éclairer et d'affiner leur jugement ». En un mot, c'est une école des hautes études militaires, dont le sixième, à peine, des élèves, entre dans le service d'état-major.

Enfin, les conditions et le mode d'admission à l'Académie de guerre offrent les particularités suivantes : 1° pour être reçu, il faut avoir au moins trois ans de grade d'officier et cinq années à passer dans le grade de lieutenant, à partir du jour de l'entrée à l'école. En d'autres termes, ne peuvent être admis que les sous-lieutenants et les très jeunes lieutenants, à l'exclusion complète des capitaines; 2° l'examen d'entrée ne comporte que des compositions écrites. La durée des cours est de trois ans.

Essais du nouveau canon de campagne. — Le régiment d'artillerie de campagne de la garde vient de recevoir une batterie de canons munis du dispositif de recul sur affût et de boucliers métalliques. Ces pièces ont sensiblement le même aspect que le nouveau matériel d'artillerie de campagne français.

Cette batterie a été envoyée au camp de Dœberitz, où ont lieu des expériences de tir. Si ces expériences sont favorables, la batterie précitée sera présentée à l'empereur au cours des manœuvres impériales de la Saxe, en septembre prochain.

Expériences d'un fusil automatique. — Le prince Léopold de Bavière, venant de Strasbourg, est arrivé à Bitche, où il s'est installé chez le gouverneur pour un séjour assez long.

Il vient à Bitche pour suivre les expériences que l'on fait en ce moment sur le champ de tir de Haspelscheid, du nouveau fusil automatique dont Guillaume II voudrait doter une partie de l'armée allemande.

On se souvient qu'en mai dernier, Guillaume II vint spécialement à Bitche pour assister aux tirs de ce nouveau fusil, et qu'il créa aussitôt une compagnie de fusiliers chargée de manœuvrer l'engin devant les officiers du 16e corps, appelés à Bitche à tour de rôle.

Le nouveau quinquennat militaire. Augmentation des effectifs. — Un nouveau projet de quinquennat militaire sera présenté au Reichstag, en octobre. Le projet initial, élaboré par le cabinet militaire de l'empereur, comportait : création de deux corps d'armée, réfection du matériel de l'artillerie, adjonction d'un troisième bataillon à tous les régiments d'infanterie qui n'en ont que deux, augmentation de la cavalerie, création de champs de manœuvre.

Le général de Geossler et son successeur au ministère de la Guerre, M. de Einem, ont compris l'impossibilité de soumettre de pareilles demandes au Parlement. Un nouveau projet plus restreint a été élaboré.

Le 16e corps (Metz) sera augmenté de 2 000 hommes sur pied de paix par suite de la création de troisièmes bataillons dans les régiments stationnés à Metz et à Saint-Awold; quatre bataillons de chasseurs à pied recevront des sections de mitrailleuses. Mais c'est sur la frontière russe que portera surtout le nouvel effort. Les quatre régiments de la division du 1er corps, stationnée à Allenstein, seront portés à trois bataillons. Une nouvelle brigade d'infanterie sera formée également à Allenstein, soit une augmentation de 3 000 officiers et soldats sur pied de paix. C'est également la frontière russe qui bénéficiera de l'augmentation de la cavalerie à Posen et à Grandenz. Un régiment de cavalerie du 6e corps (Silésie) passe sur la frontière au 17e corps. Un régiment d'artillerie sera formé à Allenstein.

L'exposé des motifs ne dissimule pas le but de cette concentration de forces sur la frontière russe : « Malgré les ouvrages défensifs russes sur le Bug et le Narew, dit-il, et malgré les forts d'arrêt de Pultusk, Ostrolenka et Lomska, l'état-major allemand n'hésiterait pas à conseiller l'offensive.

On augmentera le train des équipages et on créera de nouvelles compagnies de discipline. Soit un accroissement total de dix mille hommes pour les effectifs de paix. Par contre, on renonce à la réfection totale du matériel d'artillerie. Les modifications en cours pour l'établissement du recul sur l'affut sont jugées suffisantes.

ANGLETERRE

Lord Kitchener et les garnisons des Indes. — Lord Kitchener a décidé de changer de fond en comble la répartition des garnisons dans les Indes. Les troupes anglaises, à l'exception de celles qui sont destinées à la garde des arsenaux principaux, seront placées dans des camps établis sur des plateaux ou des collines où l'air est frais et sain. Elles y passeront l'été et rentreront l'hiver dans les plaines de l'Inde supérieure, où elles feront une période de manœuvres.

Nouveau matériel de campagne. — Le ministère de la Guerre avait mis au concours le dessin et la fabrication d'un nouveau canon de campagne. Parmi les principaux constructeurs qui avaient pris part à ce concours, il faut citer Krupp, Armstrong et Wickers Sons and Maxim. C'est cette dernière maison qui l'a emporté, et elle achève, à cette heure, à Erith deux batteries complètes de canons qui seront livrées sous peu au Gouvernement.

Le modèle en question peut lancer des obus de 18 livres, ce qui dépasse la pesanteur des obus des canons de tous les autres pays.

Pour obtenir une plus grande rapidité de tir, on a : 1° suspendu le canon à ras de terre (aussitôt que les chevaux qui le traînent s'arrêtent, le canon est en position); 2° le mécanisme du chargement se fait par une simple pression qui ouvre et ferme l'ouverture automatiquemeut; 3° on a combiné en un seul engin l'obus et la cartouche.

Grâce à ces perfectionnements on est arrivé à vingt-huit décharges par canon *en une minute*, ce qui est un record dans l'artillerie de campagne.

JAPON

Nouvelles dépenses navales au Japon. — Le Gouvernement japonais a présenté son projet de réorganisation de la flotte et des dépenses navales.

Il demande à la Diète un crédit extraordinaire de 260 millions de francs pour achat de navires prêts à prendre la mer et la mise en chantier de nouvelles unités navales, qui devront être livrées dans un certain délai.

Il demande, en outre, 39 millions pour la construction de forts et de redoutes à l'entrée des ports de commerce, jusqu'ici dépourvus de défense, et pour l'achat de canons de côtes.

Une Croisière dans les Fjords de Norvège.

La Norvège n'est plus la terre mystérieuse et troublante où, entre neiges et frimas, s'agitent des dieux terribles, dont les légendes sont à frémir. La rude poésie de ses rocs et de ses glaces s'est envolée dans les brouillards. Aussi bien ce pays du froid offre aux caresses vivifiantes du Gulfstream ses côtes merveilleusement sculptées par la nature; et l'on s'est avisé que ses fjords, aux sommets sauvages, enserrent dans leurs murailles des paysages exquis de fraîcheur et de beauté grandiose. Et les touristes, un peu fatigués de la mer ou de la montagne, se sont élancés vers ces sites où ils trouvent, dans une admirable synthèse, la montagne et la mer.

Le 20 août, au matin, le vapeur norvégien la *Mira*, à bord duquel nous nous sommes embarqués à Hambourg, arrive en vue des côtes norvégiennes. Nous apercevons dans le lointain, à tribord, une ligne de hautes montagnes qui émergent de la mer. Peu à peu, ces montagnes semblent grandir : on distingue maintenant les forêts à flanc de coteau et la neige qui couronne les sommets.

Hier, le froid était assez vif dans la mer du Nord; aujourd'hui, la température s'élève, et nous ressentons l'influence bienfaisante du Gulfstream qui passe au nord des îles Britanniques. Les eaux tiédies qui arrivent du golfe du Mexique ont, en effet, transformé le climat de la Norvège, qui sans le Gulfstream serait un autre Groenland.

LE PAQUEBOT LA « MIRA » PASSE A 30 MÈTRES DE LA CÔTE.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Vers huit heures du matin, nous pénétrons au milieu d'une sorte d'archipel formé par des îles montagneuses de toutes les formes, de toutes les dimensions, depuis le simple écueil garni d'un peu de terre végétale, où quelques buissons abritent les nids des oiseaux de mer, jusqu'à l'île longue de 2 kilomètres couverte de prairies et de bosquets. J'admire la sûreté du coup d'œil de notre pilote qui sait, au milieu du dédale des routes ouvertes entre tant d'îlots, trouver toujours sans hésitation le bon chemin. Parfois la *Mira*, lancée à toute vitesse dans une sorte d'impasse, semble se jeter à la côte, quand à quelques pas des rochers nous remarquons un chenal plus ou moins tortueux dans lequel elle s'engage et qu'on ne voyait pas de loin.

Nous voguons maintenant dans un grand détroit, ayant à notre droite la côte norvégienne découpée et accidentée et à bâbord une série ininterrompue d'îles et d'îlots qui, amortissant les vagues de l'Atlantique, servent en quelque sorte de brise-lames. Dans le chenal que nous suivons, l'eau est plus tranquille que sur un lac suisse. A partir de maintenant jusqu'au cap Nord, la route des paquebots passe entre des milliers d'îles, formant sur l'Atlantique une sorte de rivage extérieur, et la côte norvégienne constituant la rive intérieure. Les personnes les plus sujettes au mal de mer sont à l'abri de ses atteintes dans ce chemin couvert appelé par les Norvégiens « den Indre Led ».

Elles ne retrouveront un peu de roulis et de tangage qu'en passant devant l'échancrure des grands

fjords à laquelle correspond généralement, du côté du réseau constitué par les îles, une solution de continuité, par suite de laquelle le navire se trouve quelques instants en prise aux atteintes de la mer libre.

Les îles que nous apercevons sont généralement habitées quand leur dimension est d'au moins 500 mètres. Nous remarquons déjà qu'on ne voit pas de villages. Parfois, une église avec son clocher en bois peint en blanc se trouve toute seule, à côté de deux maisons, et sert évidemment de centre aux habitations éparses dans les îles avoisinantes. La dispersion des maisons provient de la crainte très naturelle inspirée par l'incendie dans un pays où toutes les habitations sont en bois. Aussi espace-t-on les maisons relevant d'un même propriétaire, de telle sorte que le feu, s'il éclate, ne se propage pas de l'une à l'autre. Une maison sert de logement aux habitants — une autre constitue le grenier aux provisions — une troisième sert d'étable, et si la famille s'accroît, on construit une quatrième, parfois une cinquième maisonnette plutôt que d'agrandir la demeure familiale et d'y ajouter plusieurs étages. Les Anglais, qui viennent en foule en Norvège puisqu'ils n'ont que la mer du Nord à traverser, se sont insurgés contre cet sa ge, et ont décidé beaucoup de paysans à construire des chalets ressemblant à ceux qui peuplent nos plages.

CEPENDANT LA CÔTE EST MOINS DÉCOUPÉE.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

La *Mira* passe parfois à 30 mètres de la côte. Commodément assis sur le pont, nous voyons défiler devant nous les paysages les plus variés, dont aucun détail ne nous échappe. Sur un rocher surplombant la mer, une fillette très gracieuse, portant le costume de Hardanger, et chargée vraisemblablement de la surveillance de deux chèvres broutant à ses pieds, agite son mouchoir; nous sommes si près d'elle que nous entendons son cri : « welkommen »! C'est la Norvège qui nous souhaite la bienvenue.

Au large tout à l'heure, un escadron serré de mouettes était accouru de la côte au-devant de la *Mira* qu'elle avait escortée jusqu'alors. Il semblait que les jolis oiseaux fussent chargés d'un message semblable.

Cependant la côte est moins découpée, de grandes prairies alternent avec des champs qui semblent bien cultivés. Les maisons deviennent plus nombreuses.

On distingue des routes paraissant toutes converger vers un même point. Nous sommes évidemment dans la banlieue d'une ville qu'un repli de terrain nous cache encore. En effet, après avoir doublé deux caps, nous tournons brusquement à droite dans un chenal plus étroit, et nous apercevons tout à coup Stavanger.

Coquettement assise sur les pentes insensibles de verdoyantes collines qui descendent jusqu'à la mer, Stavanger est bâtie autour du grand bassin qui lui sert de port. Trois paquebots sont déjà amarrés au quai quand nous arrivons; ils viennent de Hull, Newcastle, Trondhjem. La ville est envahie par des touristes, Anglais pour la plupart. Après une visite à la cathédrale, je vais avec un compagnon de voyage prendre quelques instantanés sur le marché au poisson, puis nous louons une voiture à deux places, une *stolkjærre*, et nous partons pour le piton de Vaalandspib. De là nous dominons la ville et la campagne avoisinante. Nous apercevons, au premier plan, de jolis vallons : les prairies ont toutes les teintes possibles depuis le vert tendre, au soleil, jusqu'au vert foncé et presque noir, dans les recoins très ombragés. Le soleil, peu élevé au-dessus de l'horizon, projette une lumière très douce sur les parties de paysage qu'il éclaire directement. Tout ce qui est à l'ombre reçoit la lumière latente, réfléchie par les eaux et les rochers.

Il n'y a pas de démarcation bien tranchée entre l'ombre et les parties éclairées. Aussi trouve-t-on une gamme infinie de nuances et de couleurs.

Quelle différence avec les paysages algériens, qui semblent dessinés uniquement avec du blanc éclatant et du noir foncé, où l'ombre paraît être taillée à l'emporte-pièce, où il n'y a pas de place pour les demi-teintes et les nuances entre les deux couleurs principales dont est fait le paysage.

Le soleil algérien ne cesse d'être brutal qu'à l'instant très fugitif où il se lève ou se couche. En Norvège et au milieu de la journée, on a l'impression, sous les rayons obliques d'un soleil qui ne monte guère au-dessus de l'horizon, d'assister perpétuellement à son lever ou à son coucher.

La promenade au Vaalandspib étant indiquée par tous les guides, nous y rencontrons une foule de touristes provenant des paquebots amarrés à côté du nôtre. Mon compagnon a la très grande joie de retrouver des compatriotes; nous échangeons quelques propos, après une présentation sommaire par laquelle j'apprends que tous ces messieurs sont docteurs. Aux États-Unis tout le monde est colonel; quand vous vous adressez à un habitant des nombreux États sud-américains, appelez-le général; quand on parle à un Allemand, on peut, sans crainte de se tromper, l'appeler docteur.

Nous rentrons à Stavanger en traversant toute la ville et en contournant le port. Le commandant de la *Mira* nous a donné rendez-vous pour huit heures du

soir, et après s'être assuré qu'aucun passager ne manque, il donne le signal du départ.

Nous reprenons la route du nord, en suivant d'abord un passage, le Karmsund, resserré entre l'île de Karm et la terre ferme; puis nous nous trouvons, en retombant dans le grand chenal, devant la ville très éclairée de Haugesund où est établi le quartier général de la pêche et du commerce des harengs.

A Stavanger, nous étions poursuivis par une odeur de poisson qui, par la suite, nous deviendra très familière. En passant devant Haugesund, la brise qui vient de terre nous envoie des effluves du même genre.

Nous voguons maintenant dans le fjord de Hardanger. L'arrivée de la nuit ne nous a pas chassés dans nos cabines. Tandis que le soleil, qui n'est guère descendu au-dessous de l'horizon, continue à nous envoyer quelques rayons, le fjord est éclairé d'abord par une lumière très douce venant du nord, puis par la lune. La température, relativement élevée, nous permet de rester indéfiniment sur le pont et d'admirer un paysage merveilleux, auquel l'arrivée de la nuit n'a pas ôté tout son attrait.

Souvent nous apercevons dans la montagne qui descend à pic sur le fjord une ouverture de laquelle s'échappe une abondante cascade tombant de 50 à 100 mètres de hauteur. Autour du ruisseau qui dégringole d'un glacier voisin pour aboutir à la cascade, nous remarquons un recoin très bien cultivé, une sorte de balcon donnant sur le fjord et cinq ou six maisons éparses dont les fenêtres sont vivement éclairées.

STAVANGER, VUE DU VAALANDSPIB.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Dans la belle saison, toutes ces maisons, admirablement situées d'ailleurs, sont occupées par des familles anglaises qui ont à leur portée les plaisirs de l'excursion en montagne et de la pêche à la ligne, fructueuse encore dans ce pays un peu primitif, où la civilisation n'a pas dépeuplé les cours d'eau. On jouit dans cette région d'un climat comparable à celui de la Bretagne. On a près de soi, en bas de la falaise, sur le fjord, de nombreux paquebots permettant de joindre les trois villes voisines, Odda, Haugesund ou Stavanger. On a l'impression d'être perdu en pleine montagne, et, en réalité, de l'une quelconque de ces installations on peut gagner Londres en quarante-huit heures ou une ville norvégienne en quelques heures.

Nous croisons un grand nombre de bateaux de tout tonnage. Le modèle qu'on rencontre le plus souvent est un vapeur de la dimension de nos bateaux mouches, desservant les moindres stations dans le fjord. La vie est localisée, d'ailleurs, sur les deux rives. Dans les montagnes que nous apercevons, les maisons sont de plus en plus rares; car le climat, très doux près du rivage, dans le Hardanger, puisque nos fruits y poussent, devient extrêmement rigoureux dès qu'on s'élève; les glaciers descendent souvent à moins de 400 mètres d'altitude. La zone, réellement habitable, est donc assez limitée. D'autre part, en s'éloignant du fjord, le Norvégien retombe dans l'isolement complet; ce sont les bateaux plutôt que les carrioles qui permettent le va-et-vient pour les transactions de la vie, dans une région à peu près dépourvue de routes. Enfin le poisson joue un rôle important dans l'alimentation. Voilà pourquoi on recherche pour s'établir le bord des cours d'eau, des lacs ou des fjords.

Nous quittons à regret le pont pour regagner notre cabine.

Dès cinq heures du matin, nous sommes de nouveau assis à notre poste d'observation. La *Mira* a pénétré dans le Sörfjord : nous naviguons entre deux murailles formées par les flancs rocheux de montagnes descendant à pic sur l'eau. A chaque instant, dans une échancrure de la montagne arrosée par un clair ruisseau, qui dégringole en cascade sur le fjord, nous apercevons un recoin très vert où se sont établies deux ou trois familles. Un petit groupe d'habitations, entourées de prairies, de bois et de champs d'avoine, sont adossées à la montagne. Tandis qu'autour des maisons on remarque des arbres chargés de fruits, en arrière, tout au fond de l'échancrure pratiquée par le travail des eaux dans la montagne, on aperçoit le glacier qui descend à 400 mètres à peine de ce frais et vert paysage.

Un chemin en lacet permet aux habitants de gagner la rive du fjord.

A notre droite, nous découvrons le glacier du Folgefond.

On a généralement, en ce monde, le choix entre deux paysages très opposés et dissemblables : la montagne avec ses immenses rochers et les glaciers, ou bien la mer avec ses grands horizons. Dans les fjords, tout est réuni, mer et montagne. Cette eau, sur laquelle notre navire laisse un sillage qui persistera pendant des heures, est d'une limpidité dont nous n'avons jamais vu d'exemple. Aucun souffle ne l'agite, le vent ne pénètre pas dans l'étroit couloir du Sörfjord. L'eau, qui descend du Folgefond, se superpose sans se mélanger à l'eau de mer qui remplit la profonde cavité du fjord.

Un matelot puise un seau d'eau. Nous en profitons pour boire un verre d'une eau délicieuse, celle que Schiller appelait « die Milch der Gletscher ». En penchant la tête par-dessus le bastingage, nous remarquons que l'eau contre le navire est noire comme de l'encre, plus loin elle est d'un bleu d'azur, à proximité des rives, elle reflète la montagne avec ses buissons et ses rochers dont elle reproduit fidèlement toutes les nuances.

Après un détour, le fjord s'élargit pour se terminer par un large bassin sur lequel débouchent deux vallées montueuses. Odda nous apparaît, éclairée à contre-jour par le soleil levant.

Deux paquebots nous ont précédés; non loin du débarcadère où nous allons atterrir tout à l'heure, une longue file de carrioles et de stolkjœrres stationne en nous attendant. Odda est une ravissante petite ville de quelques centaines d'habitants, où la vieille maison norvégienne voisine avec le chalet et le grand hôtel en bois. Une quantité d'Anglais, en costume de bicyclistes, et de fraîches Anglaises, gracieusement coiffées du chapeau canotier qu'elles affectionnent tant, sont venus au-devant de nous dans l'espoir de trouver des visages de connaissance parmi les passagers de la *Mira*. Vain espoir : il n'y a sur notre steamer que des Allemands, des Norvégiens et un Français.

Il y a quelques jours, le *Hohenzollern* était à l'ancre devant la petite ville où l'empereur allemand aime tant à venir se reposer et oublier les préoccupations de la politique et des affaires de son Empire.

LE BOURGMESTRE DE STAVANGER.

Photographie de M. G. Reynaud.

Je m'associe avec le docteur Sch. pour faire l'excursion des cascades de Lotefos et Espelandfos sur la route de Thelemarken. Nous entrons en relations avec les loueurs de stolkjœrres, qui ici en fait d'idiomes étrangers ne comprennent que l'anglais. Beaucoup de nos compagnons de route préfèrent la carriole, petite voiture à une place où l'on est assis comme dans une périssoire, avec les jambes allongées, à moins que, les repliant, on ne pose les pieds sur deux marchepieds fixés à droite et à gauche de l'étroit véhicule. Un petit siège en bois, grand comme une selle de bicyclette, est fixé derrière le voyageur pour donner place au cocher, qui conduira dans une position très incommode.

La stolkjœrre est un peu plus grande, mais à peu près de même modèle que la carriole. Toutes ces voitures sont très bien suspendues sur d'excellents ressorts, et semblent construites dans la même fabrique. Un touriste anglais me dit qu'en effet l'agence Cook a modifié très heureusement la voiture du pays tout en lui laissant son cachet. Partout, nous trouverons la même voiture.

Les petits chevaux norvégiens, fortement musclés et charpentés, ont une sûreté de pied remarquable et descendent à toute vitesse les pentes les plus abruptes en tirant des voitures non pourvues de mécanique. Le fouet, entre les mains du petit cocher de douze ans, est un attribut sans emploi; on excite les chevaux à la voix, on les arrête de même, en répétant un cri inarticulé qu'on peut rendre par brrr....

Nous sortons d'Odda, et nous franchissons une sorte de seuil, formé par des rochers en amphithéâtre qui servent de barrage à un lac. Un ruisseau, qui filtre à travers les rochers et se précipite en flots tumultueux sur Odda, lui sert de déversoir.

La route que nous suivons passe sur l'amoncellement de rochers vraisemblablement écroulés des montagnes voisines, pour contourner, en les longeant, les eaux claires et profondes de ce bassin, qui ressemble en beaucoup mieux à celui qu'on trouve près de Saint-Étienne, en arrière du barrage de Rochetaillée.

Nous sommes maintenant en terrain plat; notre petit cheval nous entraîne à toute vitesse loin de ce site délicieux où l'on aimerait tant à flâner. Nous jetons en passant un coup d'œil sur le Buardal, petite vallée abrupte, descendant presque à pic sur la rive opposée à celle que nous suivons. Les vergers, qui entourent quelques maisons situées à mi-coteau, forment un contraste saisissant avec le glacier de Buarbrœ qui ferme la vallée à une courte distance. Il semble qu'il n'y ait aucune transition entre le plateau où règnent les glaces éternelles et le verdoyant coteau où, à côté de la neige tombée la nuit précédente, on cueille de délicieuses fraises sauvages très mûres.

(A suivre.) G. Reynaud.

Les Relations entre la Russie et la Perse.

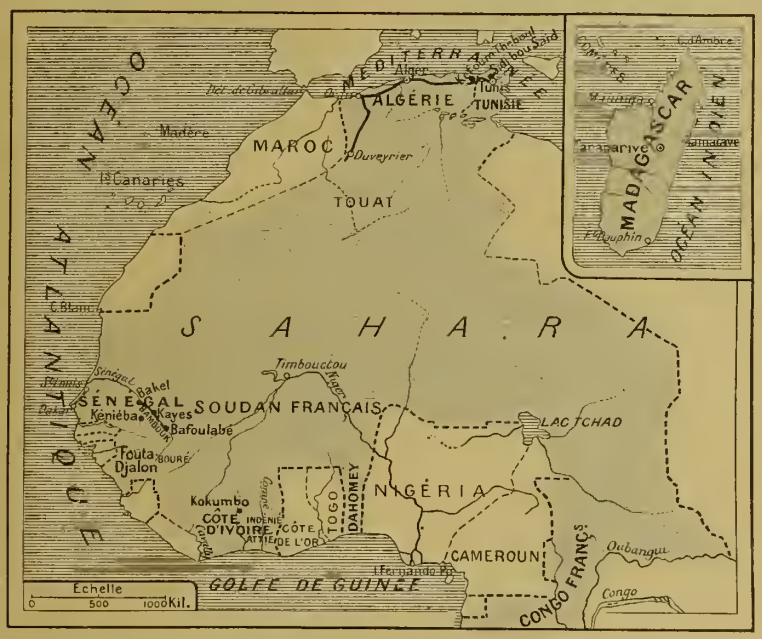
L'infiltration de la Russie en Perse suit un cours méthodique et sûr. Comme on peut voir à notre *Mouvement géographique et colonial* de ce jour, un service régulier de bateaux va être établi entre Odessa et le golfe Persique. Il est nécessité par l'augmentation du commerce russo-perse. Voici des chiffres probants :

	Exportation en Russie.	Exportation en Perse.
1890	26 958 070 francs.	27 239 960 francs.
1895	47 411 565	35 399 307
1900	51 032 265	51 622 425

L'Or dans les Colonies françaises de l'Afrique.

La présence de l'or dans la plupart de nos colonies d'Afrique est indiscutable, et son abondance même dans certaines d'entre elles (Côte d'Ivoire, Sénégal) semble ne faire aucun doute. Les récits des explorateurs en font foi, et tous rapportent que la quantité de métal précieux, qui est entre les mains des indigènes, est parfois considérable. Ces derniers ne recueillant qu'une faible partie de l'or contenu dans les alluvions, on peut en déduire la richesse des gisements signalés, qui constituent eux-mêmes une faible partie de ceux que renferment ces vastes territoires.

On a fait beaucoup de bruit, dans ces derniers temps, autour des richesses aurifères d'une colonie qui pourrait, disait-on, devenir un Transvaal du Nord de l'Afrique, c'est-à-dire la *Tunisie*. D'après certaines revues locales, on se trouverait en présence d'un territoire aurifère magnifique; mais le service des mines hésite à reconnaître l'or dans les minerais très complexes qui constituent la base des exploitations futures. Il y a longtemps que l'or a été signalé dans ces régions et, notamment, au Kef-oum-Theboul, dans la province de Constantine et à Sidi-Boussaïd près de l'ancienne Carthage. Ce sont des conglomérats contenant du fer magnétique et titané qui seraient la source de l'or.



LES RÉGIONS AURIFÈRES DE L'AFRIQUE FRANÇAISE.

L'énorme territoire qui rayonne autour du massif du Fouta-Djallon est aurifère et a été reconnu depuis longtemps comme tel. Les anciens, au temps d'Hérodote, faisaient déjà le commerce de l'or et, au Moyen Age, les habitants de Dieppe et de Rouen vinrent établir des comptoirs et des fortins où la traite des noirs remplaça bientôt celle de l'or. Il faut distinguer dans cette vaste région quatre centres principaux : le *Bambouk* (ou gisements de la Falémé), le *Bondou*, le *Bouré*, et le *Lobi*. Les gisements sont nombreux, et encore n'en connaît-on qu'un nombre assez restreint. Ceux de la Falémé, en allant de l'ouest à l'est, sont les suivants : Bakel, Kayes et Bafoulabé; au milieu se trouvent les gisements de *Kéniéba;* ceux-ci furent exploités par Faidherbe et ensuite par Maritz et Baur, mais le premier laissa de côté les gisements de *Natako* et de *Semayla* qui *paraissent* posséder plus d'or. Il faut encore citer les gisements de *Tabaoura* dans l'ancien Bambouk et celui de *Farabana*. Dans le Bouré, le capitaine Devaux a signalé des gisements aurifères sur le Tankisso, affluent du Niger. L'or est également connu depuis longtemps dans le *Bessidibé* et entre le *Galam* et *Gaukouna;* enfin le *Lobi* qui avoisine la Côte d'Ivoire complète la liste.

Si l'existence de l'or est certaine dans cette région, il n'en est pas de même en ce qui touche à l'appréciation de la richesse des gisements. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'ils doivent être assez riches, puisque les indigènes arrivent, avec les moyens rudimentaires qu'ils emploient, à recueillir des quantités d'or assez grandes.

La Côte d'Ivoire est une région aurifère toute d'actualité. L'or s'y trouve un peu partout, mais il faut signaler plus particulièrement la région du *haut et du bas Comoé*, les *alluvions de l'Allangoua*, de l'*Indénié* et de l'*Attié*. La vallée du haut *Bandama* a également livré une partie de ses secrets. La principale mine est celle de *Kokumbo*. On exploite l'or des alluvions et aussi un peu l'or des quartz, en pilant ceux-ci dans de rudimentaires mortiers et en lavant à la batée les sables ainsi obtenus (Voir *A Travers le Monde, 1903 P. 199*). On juge quelle perte considérable on doit subir et *malgré cela la production est assez considérable.*

Madagascar possède de riches placers et, avec ses exploitations, a pris, dans ces dernières années, un essor considérable. La production contrôlée s'est élevée, en effet, de 1896 à 1902, de 1 à 4 millions de francs en chiffres ronds. Le climat plus sain des hautes régions, les voies de communication qui tendent de jour en jour à percer le pays de part en part sont de bon augure pour l'avenir.

L'extraction du métal précieux, en attirant des prospecteurs et des capitaux, peut être très favorable à nos possessions. L'or est le seul métal capable de galvaniser une région inhospitalière et d'y faire affluer les prospecteurs, qui deviendront des colons. Le surgissement rapide de cités, comme la ville de Johannesburg, les *rushs* considérables qui ont eu lieu au Klondyke et dans notre colonie de la Guyane en sont une preuve évidente; mais il faut faire une très grande attention dans chaque contrée aux conditions intrinsèques qui

impriment aux pays aurifères des caractères fort différents. Les régions qui, grâce au climat et à la force motrice, peuvent voir se créer chez elles des centres industriels importants, sont appelées, comme le Sud-Africain, à un avenir aurifère considérable, que l'expérience du passé a confirmé; mais il en est tout autrement de celles où ces conditions ne sont pas réalisées, où le séjour des blancs est difficile ou dangereux et où les voies de communication sont à l'état embryonnaire. Là, l'*écrémage* des placers riches est seul possible; l'exploitation des alluvions est, pour ainsi dire, la seule qui puisse être tentée sur une assez vaste échelle. On ne saurait donc user d'une trop grande prudence, et les conditions d'exploitation sont une question aussi importante que celle même de la richesse des gisements.

L'Expédition norvégienne vers le Pôle magnétique.

Nous avons annoncé déjà qu'une expédition vers le pôle magnétique — ou du moins ayant pour but de déterminer l'emplacement exact de ce point — était en préparation en Norvège sous la direction du capitaine Amundsen, ancien officier en second de la *Belgica* pendant son voyage aux régions antarctiques.

Celui-ci, excellent marin doublé d'un savant, a pu, au moyen de souscriptions particulières, réaliser l'idée qu'il avait conçue. Les souscriptions ont produit une somme de 140 000 francs. S. M. Oscar II, roi de Suède et de Norvège, y participe personnellement pour 14 000 francs.

Le capitaine Amundsen a armé, en vue de son expédition, un petit navire de 47 tonneaux, le *Gjœa*. C'est un bâtiment de 22 mètres de long, solidement construit et qui a déjà navigué dans les régions arctiques.

Son faible tonnage lui permettra de passer dans les endroits difficilement praticables pour un plus grand navire, et c'est dans ce but qu'il a été choisi.

L'équipage du *Gjœa* comprend sept hommes : le capitaine Amundsen, son second, M. Godtfried Hansen, lieutenant de vaisseau dans la marine danoise, fils du président du Landsting danois, et cinq marins norvégiens expérimentés, ayant déjà navigué dans les régions arctiques.

Le *Gjœa* est muni de vivres pour cinq ans et emporte tous les appareils utiles aux observations météorologiques, géologiques et biologiques.

Le *Gjœa* est parti de Christiania ces jours-ci. Le capitaine Amundsen se propose de gagner le Groenland où il hivernera et fera l'acquisition des chiens nécessaires à l'exploration des régions des glaces. Au printemps 1904, le capitaine Amundsen commencera sa série d'observations en vue de déterminer exactement le point où se trouve le pôle magnétique et, si faire se peut, l'atteindre. Il continuera ses observations et ses recherches jusqu'en 1907 et s'efforcera de retrouver le passage du nord-ouest par lequel il espère atteindre le détroit de Behring. S'il accomplit sa tâche, il estime qu'il aura rendu un grand service à la science.

M. Fritjof Nansen, le célèbre explorateur norvégien, a témoigné toute sa sympathie pour l'œuvre entreprise par le capitaine Amundsen, auquel il a donné d'utiles indications et de précieux encouragements.

Tous les marins et tous les hommes de science ne peuvent que souhaiter le succès de l'audacieuse entreprise du capitaine Amundsen, émule des Nansen, des Sverdrup et autres hardis explorateurs norvégiens qui n'hésitèrent pas à risquer leur vie pour sonder le mystère du pôle Nord.

L'Épreuve du Feu aux Iles Fidji.

Cette extraordinaire cérémonie a été dernièrement étudiée sur place, par un médecin néo-zélandais, le Dr R. Fulton. Il en a pénétré le mystère : il a expliqué, par des moyens naturels, une pratique qui, jusqu'alors, restait absolument incompréhensible.

La cérémonie à laquelle assista le Dr Fulton, eut lieu dans l'île de M'Benga, près de Suva; ce sont des hommes de la tribu Nga-Ngalita, réputés pour posséder une immunité spéciale à l'égard du feu, qui en ont été les acteurs.

Pour commencer, on creusa, au centre d'une clairière, dans un bois de cocotiers, un puits circulaire ayant 6 mètres de diamètre et 60 centimètres de profondeur; la terre extraite était entassée autour du bord du trou et y formait un bourrelet circulaire. Puis, dans le fond du puits, on plaça des bûches de bois, rayonnant du centre à la périphérie; par-dessus, des feuilles de cocotier sèches, puis du bois à brûler, et enfin, sur le bois, de grosses pierres. Le tas avait de 1 mètre à 1m50 de hauteur. Le feu fut mis à l'amas de matières combustibles quarante-huit heures avant la cérémonie, et, à mesure qu'elles se consumaient, de nouvelles provisions de bois étaient jetées dans le brasier. Celui-ci formait un foyer ardent dont le voisinage était difficile à supporter. L'heure de l'épreuve étant arrivée, les indigènes apportèrent des baliveaux verts, de 6 mètres de longueur environ; beaucoup de branches et de rameaux verts, des lianes vertes aussi, très longues et très épaisses. Les lianes servent à faire des anses qu'on fixe au bout des baliveaux; ces anses sont passées autour des grosses bûches non encore consumées que l'on tire hors du brasier. On enlève ainsi tout le gros bois, et il ne reste dans le fond du puits que des pierres, chauffées à blanc.

Une seconde opération commence.

Armés des baliveaux, les indigènes opèrent une sorte de brassage et de ratissage qui ramène à la surface une partie des pierres qui étaient au fond, et égalise la surface. Tout est prêt alors, et au milieu du silence général, dix hommes s'avancent, dans un costume fantastique, et, sans hésitation, sans se presser non plus, l'un après l'autre, mettent le pied dans le

puits, et, sur les pierres ardentes, en font le tour en dix ou quinze secondes. Aussitôt le dernier sorti, on jette sur le brasier les masses de feuillage, puis on apporte des paniers de victuailles que l'on recouvre de feuilles de manière à former une sorte de tumulus au milieu duquel les provisions se cuisent lentement.

Un des indigènes a été examiné avant et après l'épreuve. Avant, le pouls est à 90°; les pieds sont relativement froids; ils ne présentent aucune odeur de préparation chimique; la plante est propre et normale. Après l'épreuve, le pouls est élevé (120), la plante reste fraîche, mais la jambe est très chaude. Les vêtements et les ornements sont intacts, bien qu'étant en matière végétale sèche; intacts, les colliers en fougère qui entourent les chevilles.

Les pierres sont chaudes évidemment, trop chaudes pour être tenues à la main; mais elles ne brûlent nullement la semelle d'une chaussure posée pendant une seconde ou deux sur celles qui viennent de servir à l'épreuve. D'autre part, ce n'est pas sur la partie la plus chaude que posent les pieds; car on place à la surface les pierres éclatées par le feu, en les arrangeant de telle manière que la face mise à nu par l'éclatement se trouve en haut. On marche donc sur la partie la moins chaude, sur la brisure. En outre, ces pierres, qui sont des andésites, ont une conductibilité très faible. La conductibilité du cuivre étant 1 000, celle de l'andésite ne dépasse pas 6,67. Le rayonnement est faible aussi : 48 (celui du fer étant 100). Donc la marche se fait sur des parties de pierres qui ont reçu très peu de chaleur, sur les parties les plus froides; et elle se fait sur des pierres qui ne rayonnent que faiblement. Chaque contact étant très court, une demi-seconde au plus, et le pied étant (naturellement ou artificiellement) froid, le phénomène de l'épreuve du feu perd son caractère mystérieux. Il n'y a là qu'une mise en scène habile; et la réalité est tout autre chose que l'apparence par laquelle se sont laissé tromper tant de voyageurs qui se sont contentés de voir l'ensemble sans regarder les détails.

L'Anglicisation des Iles anglo-normandes.

La lutte entreprise par nos voisins d'outre-Manche pour l'anglicisation de ces îles suit une marche ascendante depuis le milieu du XIXe siècle. Avant cette époque, la langue française était parlée généralement et l'anglais ne l'était qu'exceptionnellement. Aujourd'hui, la situation est absolument renversée. Progressivement les Anglais ont introduit leurs usages, leurs coutumes et leurs habitudes; ils ont commencé par faire substituer dans les villes les dénominations anglaises aux dénominations françaises, puis construit deux lignes de chemins de fer : Jersey Railway et Jersey Eastern Railway Company. Ils ont fait adopter par les États un règlement fixant l'heure officielle de Jersey d'après celle de Greenwich (le 11 juin 1898). Après s'être ainsi imposé aux populations urbaines, ils ont envahi les paroisses rurales en y installant des fermiers venus des comtés agricoles de la Grande-Bretagne.

Les populations du nord-ouest de Jersey, de l'ouest de Guernesey et de Sercq résistent à ce mouvement, à cet envahissement, car elles ont compris qu'avec la perte de la langue française, c'en était fait de leur indépendance.

Mais, de leur côté, les Anglais ont pensé, non sans raison, qu'ils atteindraient plus facilement leur but par l'éducation.

Ils ont obtenu que l'enseignement soit donné en langue anglaise dans les écoles, puis ont rendu l'instruction obligatoire. Ils ont ensuite essayé de l'introduire dans les cours de justice et aux États. Ils ont déjà réussi à en rendre l'usage facultatif devant les tribunaux.

Il est certain que la langue française periclite dans les îles. Les Français établis à Jersey à titre permanent ou temporaire pourraient certainement contribuer à maintenlr l'usage du français, malheureusement leurs enfants élevés dans les écoles anglaises ne tardent pas à oublier leur langue maternelle.

La colonie française à Jersey est encore assez florissante, elle est composée de 3 093 femmes et de 2 918 hommes, soit 6 011 personnes.

Guernesey, au contraire, voit l'élément français disparaître très rapidement. La colonie française y est peu importante.

Qu'adviendra-t-il des Écrehous? Cette question des Écrehous, ces rochers situés entre Carteret et Jersey, n'est pas officiellement tranchée, malgré la prise de possession faite par les Anglais. Ces derniers soutiennent que les Ecrehous sont situés à 6 kilomètres de Jersey et à 10 kilomètres du cap Carteret et doivent, par conséquent, leur appartenir. La diplomatie française, au contraire, estime que les Écrehous, étant séparés de la côte jersiaise par une fosse marine de 30 mètres de profondeur, « le Ruau », et reliés au département de la Manche par des fonds variant de 10 à 15 mètres, doivent être considérés comme soudés à la presqu'île du Cotentin.

Il y aurait intérêt à trouver rapidement une solution qui, aujourd'hui, nous serait peut-être favorable, mais qui risque, avec le temps, de nous satisfaire beaucoup moins.

Pourquoi, d'ailleurs, nous laisser supplanter dans tout l'archipel?

Ces îles anglo-normandes, avec leur situation politique si spéciale (elles ne font partie d'aucun comté du Royaume Uni, ne sont pas colonie anglaise, n'envoient aucun représentant à Westminster, ont conservé leur autonomie judiciaire et administrative) ces îles anglo-normandes sont acquises à celui des deux peuples dont l'influence morale se fera le plus vivement sentir. Nous avons eu longtemps la partie belle : il conviendrait de ne pas la perdre tout à fait.

Jean de Ruffi de Ponteves. — *Souvenirs de la colonne Seymour.* Un vol. in-16, illustré de nombreuses gravures : Prix : 4 fr. — Librairie Plon-Nourrit, 8, rue Garancière, Paris.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE & COLONIAL

Inauguration du Port de Bourgas.

Le 1er juin, en présence du corps diplomatique, des membres du cabinet et des principaux fonctionnaires civils et militaires, le prince Ferdinand de Bulgarie a inauguré le nouveau port de Bourgas. C'est le principal débouché de la Roumélie orientale; il s'en exporte par la mer Noire des céréales et de la laine principalement. On pourrait craindre toutefois que l'avenir de ce port important ne se trouve compromis par la concurrence de la Compagnie des chemins de fer occidentaux qui s'efforce de détourner le commerce d'exportation vers Dedeagatch.

Les travaux du nouveau port, qui ont coûté environ 7 millions de francs, ont été commencés en 1893 par une Compagnie belge, mais abandonnés trois ans plus tard. C'est la Société des Batignolles qui les a terminés avec plein succès, sous la direction de M. Adolphe Guérard, inspecteur général des ponts et chaussées de France. Des négociations sont entamées avec des Compagnies maritimes françaises et allemandes dans le but d'assurer la communication entre Bourgas et différents ports méditerranéens.

Le Commerce de Madagascar.

Sur 13 144 449 fr. montant pour 1902 de l'exportation totale de Madagascar, un tiers, soit 4 401 250 fr., a été fourni par l'exportation des bœufs. La reconstitution des troupeaux de l'Afrique du Sud, qui a provoqué cet important mouvement commercial, exigera de nombreuses années encore, pendant lesquelles Madagascar conservera ce précieux débouché de ses produits d'élevage.

Parmi les autres produits d'exportation, l'or vient au second rang avec un chiffre de 3 880 625 fr., soit 819 737 fr., de plus qu'en 1901. Par contre, l'exportation du caoutchouc continue à fléchir et est tombée à 545 630 fr., contre 667 480 fr. en 1901, soit une diminution de 121 850 fr. L'exportation du raphia est aussi en décroissance marquée : 1 039 150 fr., contre 1 985 706 fr. en 1901.

Presque toutes les importations viennent de France ou des colonies françaises. Sur le chiffre total de 42 209 036 fr., la part de la métropole est de 33 016 507 fr. et celle des colonies françaises de 4 414 397 fr.; viennent ensuite l'Angleterre, 1 164 705 fr., les colonies anglaises, 1 008 492 fr., la Suède et la Norvège, 1 092 000 fr.

On donne comme probable l'installation assez prochaine, dans les régions centrales, de diverses industries. Il est question notamment de l'extraction du fer, de distilleries et d'établissements pour le traitement industriel du riz, du maïs, du manioc et des arachides.

Exploration en Islande.

Pendant l'été 1900, M. W. Bisiker a traversé l'Islande du nord au sud-ouest, d'Akureyri à Reykjavik, en passant entre le Langjokull et le Hofsjokull. La relation que ce voyageur vient de publier sous le titre d'*Across Iceland* apporte une intéressante contribution à la connaissance géographique de la grande île du nord. M. Bisiker a exécuté une excellente carte du district de Kjalvegur, situé entre les grands massifs glaciaires de l'Islande centrale, le Hofsjokull et le Langjokull, région qui n'avait été jusqu'ici relevée que très superficiellement. Sur le flanc du Langjokull s'étale le Hvitarvatn, un lac long de 12 kilomètres dans lequel plongent aujourd'hui deux glaciers issus de cette coupole. A la fin du XVIIIe siècle, un piéton pouvait passer entre la rive du lac et le glacier méridional; il y a donc eu allongement notable du glacier pendant le cours du XIXe siècle et cette augmentation s'est maintenue jusqu'à nos jours.

Sur le bord oriental du plateau qui s'étend entre le Langjokull et le Hofsjokull se dresse le Kerlingarfjoll où, à l'altitude de 1 556 mètres, sourdent de puissantes sources chaudes. Au pied de cette cime, M. Bisiker observa des terrasses taillées dans une moraine et qui s'élèvent à quelques centimètres les unes au-dessus des autres. A cette altitude, sur le haut plateau de l'Islande et dans cette contrée largement ouverte, l'intervention de lacs de barrage glaciaire ne saurait être admise pour expliquer la présence de ces gradins; aussi bien, l'explorateur attribue-t-il ces formations à la végétation qui arrête les matériaux meubles dans leur glissement vers l'aval, et provoque le dépôt des sédiments éoliens très abondants dans ces déserts de sables volcaniques.

De Reykjavik, M. Bisiker a parcouru ensuite la région qui s'étend à l'est du Faxafjord jusqu'à l'Eyriksjokull, où il a visité la fameuse grotte de Surtshellir.

Au nord du Langjokull, est situé l'un des plus vastes champs de lave de l'Islande, le Hallmundarhraun, dont l'étendue n'est pas moindre de 400 à 500 kilomètres, lequel s'unit aux lacs du Geitland. Des épanchements laviques ont amené des changements très importants dans l'hydrographie de la contrée; c'est ainsi qu'au delà du *gaard* (habitation) de Gilsbakki, la rive droite de la Hvita est frangée, sur une longueur de 800 mètres, de cascades formées par des eaux qui sourdent entre les divers lits de lave et qui sont autant de résurgences. La grotte de Surtshellir, haute de 10 mètres, large de 14m50, est le tunnel de laves, le plus long connu en Islande.

Difficultés des Anglais au Sokoto.

Après l'occupation de Sokoto, au mois de mars, l'ancien sultan s'enfuit à travers la Nigeria du nord et se porta dans une direction est-sud-est. Aux dernières nouvelles qui datent du milieu du mois de mai, il se trouvait à plus de 400 milles de Sokoto et à environ 500 milles à vol d'oiseau de Kano, dans une région où il n'y a pas de poste britannique. Un grand nombre d'habitants s'étaient joints à lui. Il a été poursuivi par une petite troupe anglaise et attaqué par elle dans une ville fortifiée appelée Dumi; mais cette troupe n'avait pas d'artillerie et l'opération anglaise n'a pas réussi. La troupe anglaise a eu quatre indigènes tués et 62 hommes blessés dont un officier et un sous-officier anglais.

Les pertes de l'ennemi sont évaluées à 300 hommes tués ou blessés. La petite troupe anglaise, qui ne se composait que de 130 hommes, a pu se replier sans être inquiétée sur le poste anglais de Bautchi. On envoie des renforts à Bautchi, où se trouveront bientôt concentrés cinq cents hommes avec de l'artillerie.

Établissement d'un Service régulier entre Odessa et le Golfe Persique.

Le grand-duc Alexandre Michaïlovitch, qui a la haute direction de la navigation commerciale et des ports de commerce de la Russie, a été chargé de conclure avec la Société de commerce et de navigation à vapeur d'Odessa une convention tendant à l'établissement d'un service régulier avec les ports du golfe Persique.

Par cette convention, le Gouvernement russe qui, depuis plusieurs années déjà, s'efforçait d'établir des relations de commerce directes avec le golfe Persique, mettrait chaque année à la disposition de ladite Société une somme de 200 000 roubles et continuerait ainsi pendant douze années, qui compteraient à partir de 1903.

D'autre part, les sommes que la Compagnie aurait à payer pour la traversée du canal de Suez lui seraient remboursées par le Gouvernement russe.

L'École française de Canton.

L'école française de Canton, fondée depuis un an, compte actuellement 188 élèves, dont la plupart fils de commerçants ou de mandarins. Les cours sont faits par trois professeurs français et deux professeurs chinois, sous le contrôle d'un titulaire français. L'école, on le sait, a été construite avec une subvention du ministère des Affaires étrangères.

Une Croisière dans les Fjords de Norvège *(suite[1])*.

Le touriste que sa bonne étoile a conduit dans les fjords de Norvège pénètre dans une atmosphère de douceur et de paix, toute en demi-teintes, avec çà et là des souvenirs du Moyen Age ou plus anciens encore. La nature et l'habitant lui semblent en harmonie. Comme le soleil d'été, de sa chaleur tamisée, dissipe la tempête, ainsi la civilisation a calmé le courage des vieux pirates scandinaves; et les descendants des Vikings farouches cultivent les fleurs et confectionnent, dans leurs loisirs, des meubles et des objets en bois sculpté.

Les cascades de Lotefos et Espelanafos sont plus belles que la plupart de celles que nous avons vues en Suisse. En été, à l'époque de la fonte des neiges, un grand nombre de cascades norvégiennes déversent un volume d'eau supérieur au volume du Rhin à Schaffhouse. A côté de la cascade, un petit chalet, où l'on vend des rafraîchissements et des cartes postales, nous rappelle que nous sommes à l'un des pèlerinages classiques visités par tous les touristes qui viennent dans la région. Une caravane mi-anglaise, mi-américaine, arrivée de Christiania par la route du Thelemarken, grimpe sur tous les rochers, envahit le paysage et lui enlève le caractère sauvage qui en faisait tout le charme.

La vallée est maintenant une gorge étroite aux flancs abrupts. La route très pittoresque du Thelemarken, que nous avons suivie depuis Odda, est le chemin préféré par les touristes qui redoutent la traversée de la mer du Nord. Avec une stolkjœrre pour les voyageurs et une carriole pour les valises, on voyage à peu de frais, couchant chaque soir dans une des nombreuses auberges installées au croisement des routes, et on gagne en trois ou quatre jours Odda, qui est un centre de nombreuses excursions. A partir d'Odda, le voyage en bateau sur les fjords est à la portée des natures les plus sujettes au mal de mer; on peut, sans craindre ses atteintes, naviguer jusqu'au cap Nord.

LA ROUTE DU THELEMARKEN.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Tandis que nous flânons dans les rues pittoresques d'Odda, un coup de sifflet prolongé de la *Mira* nous rappelle qu'il faut partir. Beaucoup d'entre nous restent rebelles à ce premier appel, que la *Mira* répète avec insistance. On nous a fait entrevoir un site délicieux, bien mis en valeur par un soleil de printemps, et il faut partir. Ne vous semble-t-il pas que les coups de sifflet de la *Mira*, cent fois répétés par les échos de la montagne, ressemblent au son du cor qui vint retentir sous la fenêtre d'Hernani, pour lui rappeler son serment à l'heure même où, ayant oublié le passé, ne songeant pas à l'avenir, il vit dans les joies de l'heure présente?.....

Le capitaine nous console, en nous disant que ce soir nous verrons, à Nordheimsund, un paysage plus vert, plus riant, plus pittoresque encore qu'à Odda. Nous avons peine à le croire. Et c'est lui qui a raison.

Nous reprenons la route suivie ce matin et la nuit dernière : du Soï-Fjord nous passons dans le Hardanger, croisant une foule de fjords secondaires, qui aboutissent au nôtre. Arrivés vers six heures du soir à l'un de ces embranchements de fjords, nous tournons à droite en quittant la voie principale. Nous naviguons maintenant

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 28, page 217.

dans une vallée verdoyante : des bouleaux et des pins garnissent le flanc des montagnes. Des tapis de verdure descendent jusqu'à l'eau. On voit partout des maisons dans ce site enchanteur, bien fait pour être habité. Nous contournons de petites îles couvertes d'arbres et de buissons, et nous arrivons à l'extrémité du fjord, que continue une large vallée.

On se croirait dans un paysage suisse si le soleil norvégien, éclairant tour à tour de ses rayons obliques toutes les parties du paysage, n'en modifiait à tout instant l'aspect. En ce moment, il concentre ses rayons sur un îlot boisé que nous apercevons dans les moindres détails, puis il illumine l'eau profonde du fjord, y produisant ces jeux de lumière que nous n'avions jamais vus ailleurs. Un peu plus tard, il éclaire vivement les coteaux verdoyants, sans pour cela éclipser le reste du paysage. Les recoins situés dans l'ombre, reçoivent en abondance la lumière latente réfléchie par les eaux ou bien oubliée par le soleil.

La *Mira*, voulant sans doute participer à cette fête de la nature, réveille les échos endormis de la montagne en tirant le canon, puis en lançant quelques fusées.

Il y a trois jours seulement que j'ai fait connaissance avec mes aimables compagnons de route et déjà nous sommes de vieux amis. Trois jours passés ensemble du matin au soir, les impressions communes ressenties à la vue de tant de merveilles, valent bien une année de relations mondaines dans une ville où l'on se voit de loin en loin, au cours d'une visite banale.

UNE CARRIOLE NORVÉGIENNE.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Nous descendons à terre et nous entrons dans une maison de paysans : ces braves gens, vraiment sympathiques et hospitaliers, paraissent enchantés de l'intérêt qu'on leur témoigne. Ils ne nous reçoivent pas avec l'air hargneux ou hostile que prendraient les paysans des environs d'une grande ville. Ils ne sont pas quémandeurs comme certains Suisses ou Italiens. Ils nous disent très simplement ce qu'est leur vie : en été, pendant les interminables journées, leur existence est des plus actives. A peine ont-ils semé leurs récoltes ou planté leurs légumes, que le soleil, presque toujours sur l'horizon, les mûrit. L'hiver, pendant la grande nuit, ils vivent au coin du feu, sortent de temps en temps pour pêcher un saumon ou quelques truites, lisent, s'instruisent en famille, et occupent leurs loisirs forcés en confectionnant des objets et des meubles en bois sculpté.

Nous partons à pied pour la cascade de Stendalsfos. Le soleil, masqué par un massif montagneux, a disparu, et une nuit prématurée envahit la vallée. Est-ce bien la nuit? Le ciel est encore éclairé par la blanche lumière qui vient du côté du pôle; la lune entre en scène. Je sors mon guide de ma poche et j'y lis facilement les renseignements que je cherche.

Au Stendalsfos, un chemin en bois permet de passer sous la cascade et d'entrevoir le paysage à travers un rideau d'eau jaillissante. Les Norvégiens se sont-ils inspirés de ce que les Américains ont fait de semblable au Niagara? Nous restons quelques instants en contemplation, assourdis par le tonnerre de la cascade, mais sans éprouver toutefois les impressions vécues jadis devant le spectacle sublime et terrifiant de la grande chute d'eau américaine.

Nous rentrons, sans nous presser, au paquebot. Nous serions presque tentés de l'abandonner pour vivre quelques jours dans ce site délicieux : il est bien facile de s'installer sommairement dans une maison de paysan. Le jour, on ferait des excursions dans la montagne. On se reposerait ensuite en pêchant dans le fjord, et le soir on dormirait sur une couchette de peaux de rennes. Le capitaine, à qui nous parlons de ce projet, nous dit que demain et surtout après-demain nous verrons d'autres paysages qui ne nous feront pas oublier Nordheimsund, mais qui auront pour nous autant d'attrait. Cette fois encore il avait raison et nous devions être séduits de nouveau.

A minuit, la *Mira* lève l'ancre; nous allons prendre quelques instants de repos : demain, nous devons être de grand matin sur le pont avant l'arrivée à Bergen.

Nous sommes sortis du Hardanger pour reprendre la route intérieure, l'*Indre Led*, naviguant entre une série ininterrompue d'îles de toutes les formes, de toutes les dimensions et la côte accidentée, tantôt rocailleuse et déserte, tantôt offrant à nos regards de fraîches vallées très peuplées. En arrière, une chaîne de montagnes couvertes de neige complète le paysage.

L'arrivée à Bergen est un spectacle inoubliable; peu de villes ont été bâties dans un site aussi riant que la vieille capitale du roi Olaf Kyrre. Un amphithéâtre de sept collines dont les coteaux, couverts de villas et de parcs, descendent jusqu'à la mer; un golfe pouvant abriter plusieurs escadres; une ville en bois étagée sur les rives du golfe, voilà ce que nous montre un soleil radieux, qui malheureusement, après nous avoir en quelque sorte présenté la vieille ville hanséatique, va disparaître derrière un rideau très dense de nuages.

Toutes les géographies disent qu'il pleut beaucoup à Bergen ; nous l'apprenons à nos dépens, et c'est sous la pluie que nous visitons les vieux quartiers aux maisons desquels on n'a apporté que le moins possible de modifications.

Nous entrons au musée hanséatique, et nous sommes transportés tout à coup dans le passé; nous pénétrons dans l'intérieur d'un négociant allemand du Moyen Age. Il semble que le propriétaire se soit absenté la veille seulement; ses meubles, ses vêtements, tous les objets à son usage — un peu primitifs naturellement — ses lettres, ses livres de commerce, ses échantillons sont là. Cette visite nous donne un aperçu très exact sur la vie intime des négociants de la hanse et de leur personnel.

Bergen est une grande ville, ses magasins exercent une attraction fatale sur mes compagnons de voyage; je m'en sépare pour courir en carriole, avant le dîner, à l'église de Zantoft, à quelques kilomètres de Bergen. C'est un joli monument en bois, rappelant par sa forme les pagodes chinoises.

En revenant, j'examine des villas très luxueuses; le propriétaire de l'une d'elles, allant au devant de mes désirs, m'offre d'entrer dans sa maison. Si extérieurement ces habitations en sapin ont un peu l'aspect de baraques, intérieurement elles sont charmantes. Nous traversons d'abord une salle à manger, où la table est prête pour le dîner; quarante personnes y tiendraient. « Avec ma femme nous sommes habituellement douze, me dit mon hôte, mais lors des réunions de famille, qui sont fréquentes, nous ne pouvons pas tenir tous dans cette pièce, et on sert les enfants à part. »

VUE GÉNÉRALE DE BERGEN.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Le mobilier, en vieux bois sculpté, aurait en tout pays de la valeur. Le salon, très spacieux et élégamment meublé, est orné d'une profusion de fleurs. Les chambres à coucher, parquetées en pitchpin, sont meublées assez simplement. Il semble qu'en Norvège, comme en Angleterre, on ait horreur du meuble en marqueterie; je n'en ai pas vu un seul. Le véritable luxe de cet intérieur est l'exquise propreté qui y règne. Je continue le tour du propriétaire par le jardin, qui est charmant et extrêmement soigné dans tous ses détails. Un jardinier est occupé à couper les feuilles flétries et les fleurs passées. Je remarque une corbeille de coquelicots, absolument semblables à ceux qui poussent dans nos champs. Dans toutes les maisons norvégiennes on a le culte des fleurs. On voit des plantes à chaque fenêtre, non pas extérieurement, exposées aux intempéries du dehors, mais protégées par les vitres et dans l'intérieur de l'appartement.

La maison en bois américaine est infiniment plus jolie que toutes celles qu'on peut voir en Norvège. Les bois du Nouveau Monde ont un tout autre aspect et résistent au temps aussi aisément que la pierre. Nous avons vu, à Boston, des maisons en bois qui avaient abrité La Fayette et Washington. Dans l'île de Long Island, nous avons été reçu dans une maison qui datait de près de deux siècles et avait subi un siège des Indiens. Les bois américains sont également moins inflammables. Enfin la disposition intérieure de ces villas est admirablement comprise pour fournir aux habitants tout le confort possible. La distribution des pièces dans les maisons norvégiennes est loin d'être aussi pratique; elles sont juxtaposées un peu au hasard.

Je cours à l'hôtel Norge, où mes compagnons de voyage m'attendent pour le dîner. Nous sommes servis à deux heures, comme sur le bateau, dans une salle à manger vitrée comme une serre et munie de deux poêles pour la mauvaise saison. On nous présente des poissons de plusieurs espèces, des rôtis qu'on mange avec de la confiture, et, comme viande froide, du jambon de renne et du jambon d'ours. Le maître d'hôtel fait apporter triomphalement, comme une pièce rare, un melon du Hardanger. Inutile de dire qu'il n'est pas fameux. Je remarque le nombre et la variété des fromages indigènes, tous médiocres du reste. Le camembert et le chester occupent encore la place d'honneur.

Il est étonnant que, dans un pays où l'on dispose d'excellent laitage, les Norvégiens n'aient pas eu l'idée de nous faire concurrence, en fabriquant des fromages aussi bons que les nôtres; mais pour cela il faut un tour de main qu'ils n'ont pas encore, heureusement.

La *Mira* part ce soir pour Gudvangen. Nous nous proposons d'aller l'y rejoindre par terre; nous prendrons à Bergen le train pour Vossevangen, où nous coucherons ce soir, et demain nous ferons en voiture un trajet de 50 kilomètres, de Vossevangen à Gudvangen.

Notre train est envahi par des Anglais arrivés d'avance; ils ont occupé tous les coins du côté gauche, mettant à profit l'indication, exacte d'ailleurs, donnée par le guide « views to the left ». Il est impossible

de voir une ligne plus pittoresque que ce trajet de 104 kilomètres, effectué en pleine montagne. Un voyage en chemin de fer dans les Alpes ou les Pyrénées, la traversée du Lioran ou du Forez, près de Thiers, ne peuvent servir de termes de comparaison.

Ici l'eau des fjords coule en abondance aux pieds des montagnes abruptes. Tantôt notre train court sur la rive d'un lac sillonné par les bateaux à vapeur, tantôt on traverse un paysage désolé, où d'énormes rochers remplacent la terre végétale; on s'engage ensuite dans un tunnel, pour déboucher tout à coup au milieu d'une campagne verte et riante.

A chaque instant nous assistons à un changement de décor. Mon voisin, un Anglais, me nomme tous les hameaux; il n'est pas de recoin qu'il n'ait visité dans le pays que nous traversons. Chaque année, il vient s'installer avec toute sa famille, dans une maison de paysan qu'il loue près de Uosse. Il y retrouve, toujours fidèles au rendez-vous donné l'année précédente, une quinzaine de familles anglaises, qui ont pris l'habitude d'y passer également l'été. Une très grande intimité s'est établie entre elles; on fait en commun les courses à bicyclette, les parties de chasse, de pêche ou seulement de tennis. Elles ont transplanté ans ce recoin perdu de la montagne norvégienne, l'existence britannique, avec son confort et toutes ses habitudes. Mon voisin, qui connaît toute l'Europe, me dit qu'aucune villégiature d'été n'est comparable à la Norvège; outre les avantages de la vie familiale et mondaine, on y trouve un climat exceptionnellement sain; les enfants et les grandes personnes y font provision de santé.

LAC DE VOSSEVANGEN.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Nous descendons à Vossevangen dans un immense hôtel en bois, adossé à une montagne et regardant un lac auquel aboutissent deux vallées. Les salons et les salles à manger de l'hôtel Lleicher sont meublés à l'anglaise. Les plafonds sont très élevés. Des milliers de touristes y sont passés; nous trouvons, encadrés dans un salon, des autographes de l'empereur d'Allemagne et de plusieurs autres souverains. Tous sont des attestations, des témoignages de satisfaction, donnés à l'hôtel par les clients princiers.

Il paraît que, quand les touristes sont partis, en automne et en hiver, l'hôtel reste ouvert; il y a alors une circulation intense; le chemin de fer et les paquebots ne chôment jamais. En outre, la neige offre aux Norvégiens un nouveau mode de transport, le sky.

Je retrouve dans un salon de l'hôtel deux Anglais, de vieilles connaissances, qui m'entraînent dans leur chambre pour causer plus librement et surtout.... m'offrir un verre de whisky. Ils déballent devant moi un colis reçu le matin même, et en sortent plusieurs bouteilles portant sur une étiquette l'indication « Developer », et sur le bouchon une marque bien connue de marchand de produits photographiques. Inutile de dire que cette étiquette trompeuse, placée sur une bouteille de faux révélateur, sert de sauf-conduit à l'alcool, dans ce pays où il est prohibé par la loi.

Cette loi, que mes interlocuteurs éludent si volontiers en ce qui les concerne, ils voudraient la voir promulguer en Angleterre. Ils demanderaient des pénalités aussi sévères que celles qui étaient jadis appliquées à Boston, contre ceux qui tenteraient de l'enfreindre. Ils sont d'avis que si la race anglo-saxonne peut déchoir, la décadence viendra par l'alcool. Un Anglo-Saxon ne peut pas voir une bouteille de liqueur sans avoir envie de la vider jusqu'au bout; ce qu'une mère anglaise redoute pour son fils, quand il débute dans la vie, c'est surtout la bouteille. Toujours d'après mes deux Anglais, l'éducation, les démonstrations scientifiques, sont impuissantes à détourner de l'alcool celui qui y a seulement goûté. Il n'y a donc qu'un remède : une loi rigoureuse, en défendant jusqu'à l'usage.

— Mais, messieurs, et la liberté humaine, qu'en faites-vous? — La liberté, me répondent-ils, nous la respectons sur tous les points, excepté celui-là.

L'un de mes deux amis est membre de la Chambre des Communes, il espère y faire triompher sa loi. Puisse-t-il ne pas être le premier atteint par les pénalités qu'elle édictera!

Et tandis que nous causons ainsi, je songe au joli paysage qui entoure l'hôtel et qui fait un charme de cet endroit paisible où les « civilisés » introduisent l'alcool....

(A suivre.) G. Reynaud.

Dans le Sud-Oranais.

Les opérations militaires du Sud-Oranais sont complètement terminées; elles ont abouti à des résultats appréciables avec un minimum de sacrifices; les pertes sont de deux soldats indigènes.

Le bombardement a produit la prompte reddition attendue; une indemnité considérable a été payée; la sécurité est rétablie dans cette vaste région; la police de la frontière de Figuig est organisée.

Notre prestige, ébranlé par les derniers incidents, est rétabli parmi nos tribus de l'ouest; sans doute, des vols et des agressions isolés pourront se produire encore sur cette immense frontière, mais un résultat local sérieux a été obtenu; la sécurité ne sera définitivement assurée que par la constitution de forces mobiles indigènes.

La Crise du Caoutchouc et la nouvelle Route du Beni au Pacifique.

L'INDUSTRIE du caoutchouc souffre d'une incontestable crise; mais de récentes enquêtes il semble résulter que si l'une des causes de cette crise est la pénurie de la production, il en est une autre pour ainsi dire extérieure, dont le résultat est aussi néfaste pour l'industrie, mais dont le remède serait plus facile à trouver.

Dans maintes régions caoutchoutières, une production excessive, des pratiques aussi maladroites que criminelles, ont pour longtemps ruiné les récoltes et fait disparaître la sève précieuse. Mais il n'en est pas de même partout.

On sait que la plus grande comme la meilleure partie du caoutchouc provient de la Bolivie, ou, plus exactement, de la région de l'Amérique du Sud comprise entre 8° et 14° latitude sud et 68° et 74° longitude ouest; c'est la région du Beni, du Madre de Dios et de leurs affluents, tous tributaires de l'Amazone. Elle a une superficie d'environ 30 millions d'hectares, dont la majeure partie est couverte de forêts où se rencontrent fréquemment les essences de l'*hevea* et du *castilloa elastica*.

LA RÉGION DU CAOUTCHOUC ENTRE LA BOLIVIE ET LE BRÉSIL.

Si l'on considère que la sève de ces arbres est tellement abondante, qu'un groupe de 150 d'entre eux peut donner annuellement un minimum de 400 kilos de caoutchouc et atteindre 700 et 800 kilos, on peut s'étonner que vingt années d'une exploitation, même intensive et excessive, soient parvenues à tarir une source alimentée par plusieurs millions de sujets.

Il n'en est pas ainsi; mais c'est là que se manifeste précisément cette difficulté d'un ordre spécial qui entrave d'une inquiétante façon l'exploitation du plus riche des domaines caoutchoutiers.

Entre la région de production et les contrées d'exportation les communications présentent des obstacles presque insurmontables.

La voie du rio Madeira est, en effet, la seule utilisée pour relier le Beni aux ports européens, et cette voie offre de tels inconvénients, que son abandon est depuis longtemps à l'ordre du jour. Le rio Madeira est coupé sur une distance d'environ 300 kilomètres, depuis la chute d'Esperanza, à peu de distance de la frontière Brazile-Bolivienne et près de Riveralta, jusqu'à San Antonio, par des chutes et des rapides qui en rendent la navigation aussi lente que périlleuse. Les principales cascades sont au nombre de seize; la hauteur de leur chute atteint souvent 8 mètres avec des pentes de 4 pour 100. Elles sont précédées et suivies de rapides qui étendent considérablement la zone périlleuse. Il n'existe, pour faciliter la traversée des chutes, aucun moyen ni installation, même rudimentaire. Le nombre des embarcations qui osent affronter cette navigation, que compliquent les dangers et les fatigues de fréquents déchargements et rechargements, le transport des marchandises à dos d'homme au passage des rapides, diminue chaque année, à cause de la mortalité qui décime les équipages et épuise la population des districts voisins. En moins de deux années, disparaît un équipage qui représente une mise de fonds de 40 000 francs. Dans la meilleure saison, la durée du voyage de Riveralta, où commencent les cascades, jusqu'à San Antonio est de quarante-cinq jours au minimum; elle atteint souvent cinquante et soixante jours.

Le prix des transports est exorbitant et augmente tous les jours; il est actuellement de 800 à 1 000 francs la tonne. A partir de San Antonio, le transport s'effectue par le rio Madeira jusqu'à son confluent avec l'Amazone et par l'Amazone lui-même, via Manaos jusqu'à Para sur l'Atlantique. Ce trajet est desservi par les compagnies de bateaux à vapeur de l'Amazone. Dès lors, aucune difficulté matérielle n'existe plus pour les transports; mais il faut compter avec les prix très élevés, demandés par des sociétés qui n'ont à redouter aucune concurrence. Le fret est de 140 francs la tonne.

Si l'on considère, d'autre part, les frais nécessités par l'importation, au Beni, des marchandises consistant en vivres, outillage, vêtements, etc., qu'on ne trouve pas au Beni, l'on est en présence de chiffres fantastiques.

C'est ainsi que, à la montée de l'Amazone, le fret n'est jamais inférieur à 400 francs la tonne et atteint, entre San Antonio et Riveralta, 3 100 francs.

On a voulu faire un chemin de fer de San Antonio à Riveralta; l'entreprise a échoué après avoir causé des victimes sans nombre : rails, locomotives, wagons, rendus à pied d'œuvre achèvent d'année en année de disparaître sous la rouille.

On a proposé de rectifier le cours du rio Madeira entre les mêmes points, de creuser un chenal dans les rapides. Mais le travail serait immense et cette région est une des plus malsaines de la terre. Ce projet n'a pas même reçu un commencement d'exécution.

En présence de ces difficultés insurmontables, on s'est demandé si la meilleure solution ne consistait pas à abandonner la route de l'Atlantique pour se tourner vers le Pacifique et si la traversée de la Cordillère

des Andes n'était pas plus facile que la descente vers l'Amazone et l'Atlantique.

Dans l'espèce, il s'agit moins d'atteindre le Pacifique qu'une ville du Pérou en communication facile, par voie ferrée, route convenable, etc., avec l'océan. Aussi les partisans du projet Beni-Pacifique, ont-ils pensé tout d'abord, sans écarter d'ailleurs la possibilité d'un autre choix, à la ville de Sicuani. Sicuani, tête de la ligne Sicuani-Mollendo (sur le Pacifique), paraît d'autant plus intéressant, que la route à travers les Andes entre cette ville et le rio Inambari (bassin du Beni) offre des avantages immédiatement acquis.

En effet, outre que ce chemin de fer de Mollendo pénètre au cœur du Pérou après avoir franchi les plus importants contreforts de la Cordillère des Andes avec un développement de voie ferrée de 673 kilomètres, il existe entre Sicuani et Urcos 100 kilomètres de voie carrossable et entre Urcos et le rio Inambari un chemin muletier de 150 kilomètres environ, qui traverse le col élevé de Pirhuayam (6 200 mètres) et descend par Marcapata (3 120 mètres) dans la vallée du rio Aza. Le rio Aza, sous-affluent du rio Madre de Dios par le rio Inambari, est navigable comme les deux fleuves dont il est tributaire. Or nous sommes là en pleine région du Beni, et le caoutchouc, drainé par tous ses fleuves et leurs nombreux affluents, pourrait trouver dans la vallée du Marcapata l'entrepôt nouveau qui remplacerait l'entrepôt actuel de Riveralta.

Améliorer les routes existantes; organiser la navigation du rio Aza, de l'Inambari et du Madre de Dios ou créer des routes nouvelles dans la vallée de ces fleuves, tel semble devoir être le programme de travaux qui tenteraient de substituer au débouché de l'Atlantique le débouché du Pacifique.

Il est difficile d'apprécier exactement le prix du transport d'une tonne de caoutchouc depuis la région du Beni jusqu'à Mollendo; mais il n'aurait pas grand peine à être inférieur au prix payé actuellement du Beni à Para. Il est connu entre Mollendo et Marcapata; et en comptant très largement pour la partie aléatoire de Marcapata à un point du Beni, on peut en évaluer la totalité à 1 500 francs environ.

Quant au service maritime de Mollendo en Europe (via Magellan ou via San Francisco et les États-Unis et ultérieurement via Panama), il est assuré par des lignes régulières, dont les prix sont inférieurs à ceux exigés par les lignes qui touchent à Para.

On voit tout l'intérêt qui s'attache à cette question de transport, devenue une question primordiale dans l'exploitation du caoutchouc.

Les plus hautes Villes du Monde.

En Europe, il n'existe guère d'agglomérations humaines un peu importantes au-dessus de l'altitude de 1 500 mètres. La localité la plus élevée de la Suisse, le hameau de Juf dans les Grisons, est située à 2 133 mètres; dans les Alpes françaises, les deux agglomérations qui atteignent les cotes maxima sont Saint-Véran (Hautes-Alpes) et Averole, hameau de la commune de Bessans (Savoie) qui se trouvent respectivement à 2 009 mètres et à 2 035 mètres.

Dans les autres parties du monde, l'altitude n'a pas exercé cette influence restrictive sur les groupements humains. A la hauteur de la zone glaciaire de nos régions, l'Asie et l'Amérique renferment des villes importantes occupées par une population nombreuse.

En Afrique, sur le plateau volcanique d'Éthiopie, se trouvent : Gondar (2 270 mètres), Aksoum (2 300 mètres), Ankober (2 500 mètres). De l'autre côté de la mer Rouge, Sana, dans le Yémen, est à 2 150 mètres. Dans le puissant relief de l'Asie centrale, Caboul, avec 75 000 habitants, est à 2 000 mètres; Lhassa, la capitale du Tibet, dont la population est évaluée à 25 000 habitants, à 3 560 mètres (altitude supérieure à celle des plus hauts sommets des Pyrénées); une autre agglomération tibétaine, Chigatsé, dans la vallée du Tsang-Po, est à 3 620 mètres.

En Asie, les agglomérations sises à ces altitudes sont des cas exceptionnels; au contraire, dans le Nouveau Monde, sur la bande de territoire montagneuse qui s'étend du Mexique au Chili, la zone peuplée se maintient constamment à de grandes altitudes : Mexico (plus de 300 000 habitants) est situé à 2 300 mètres. Leon, San Luis de Potosi, Guadalajara, Puebla, qui ont tous environ 100 000 habitants, se trouvent à des altitudes aussi considérables. Dans la Colombie, Santa Fé de Bogota (plus de 100 000 habitants) se rencontre à 2 645 mètres, et nombre de villes, comptant de 10 000 à 20 000 âmes, sont bâties entre 1 800 et 3 000 mètres.

Plus on avance vers le sud, plus les Andes s'élèvent, et plus les agglomérations urbaines atteignent de grandes altitudes.

Dans l'Équateur, on trouve Ibarra à 2 223 mètres, Quito (80 000 habitants) à 2 850 mètres, Cuença (2 500 habitants) à 2 880 mètres.

Au Pérou, la zone la plus habitée est entre 1 500 et 3 500 mètres et la plupart des villes se trouvent au-dessus de 2 000 mètres, Arequipa (30 000 habitants) à 2 400 mètres, Cuzco (30 000 habitants) à 3 500 mètres, Sicuani à 3 532 mètres; Oroya à 3 625 mètres, Puno à 3 860 mètres, Crucero à 3 950 mètres, enfin, Cerro de Pasco (13 000 habitants) à 4 350 mètres (l'altitude de la Dent Blanche dans les Alpes valaisanes). Aucun sommet des Alpes bernoises n'atteint une cote aussi élevée que cette ville.

A l'est du Pérou, sur les plateaux boliviens, l'altitude des grandes agglomérations est également considérable : Cochabamba (30 000 habitants) à 2 560 mètres, Sucre (27 000 habitants) à 2 700 mètres, La Paz (63 000 habitants) à 3 800 mètres (l'altitude du Mont-Dolent, dans la chaîne du mont Blanc), Oruro (15 000 habitants) à 3 800 mètres, Potosi (16 000 habitants) à 4 000 mètres (la hauteur du pic du Bernina, dans l'Engadine), enfin, Huanchaca à 4 100 mètres.

Comme les chiffres de population l'indiquent, on se trouve en présence non pas d'établissements isolés et peu importants, mais de grandes villes; et il ne s'agit pas de faits passagers, mais permanents : aux âges passés, les hauts plateaux de l'Iran, du Mexique

et des Andes furent des centres de brillante civilisation.

Cette concentration de la population aux grandes altitudes a été déterminée par l'insalubrité des régions basses et par ce fait que la plus grande partie des régions envisagées, en raison de leur latitude, réunissent à de grandes hauteurs les productions des régions tropicales et tempérées. En Abyssinie, l'olivier, le citronnier et la vigne, montent jusqu'à 2 500 mètres; en Colombie, le bananier et la canne à sucre jusqu'à 2 000 mètres; au Pérou, à Sicuani, le maïs et les arbres fruitiers jusqu'à 3 500 mètres. En Bolivie, l'établissement des grandes agglomérations au-dessus de 3 500 mètres a été déterminé par la richesse du sol en gîtes métallifères.

Il y a là une curieuse adaptation de l'homme à son milieu, et plus d'un organisme européen demanderait de longues années avant de s'accommoder à une existence qui ressemble physiologiquement à celle des aéronautes.

Le Retour de l'Expédition antarctique allemande.

L'heureux retour du *Gauss*, annoncé par un télégramme daté de Durban (Natal), et qui ramène les membres de l'expédition allemande au Pôle Sud, excite en Allemagne une joie et une impatience générales. D'après le contenu forcément laconique du câblogramme, on sait seulement que les membres de l'expédition, le professeur von Drygalski, les docteurs Banhœffen, Gazert, Philippi, etc., sont en bonne santé, et qu'ils rapportent, au bout de deux ans de travaux et d'expériences, une riche moisson d'observations scientifiques et peut-être de découvertes.

Rappelons brièvement que le *Gauss*, parti de Kiel le 11 août 1901, a touché barre au Cap le 23 novembre, puis a débarqué aux îles Kerguelen quelques savants qui devaient s'y consacrer à des observations scientifiques, et dont nous parlerons tout à l'heure. Le 31 janvier 1902, le *Gauss*, quittant la station d'Observatory Bay, où il avait jeté l'ancre, s'enfonça dans les régions antarctiques, et depuis lors aucune nouvelle de l'expédition n'avait été transmise jusqu'au télégramme de Durban.

D'après ce télégramme, le *Gauss* aurait hiverné en deçà du cercle polaire (sous le 66°30' de latitude), et y aurait découvert une terre qui est peut-être un prolongement de la longue côte entrevue par Wilkes, le 17 février 1840, à 64° 1' de latitude et à 97° 37' de longitude est, et que l'expédition du *Challenger*, en 1874, n'avait pas réussi à retrouver. La découverte de Wilkes, considérée comme illusoire depuis 1874, serait ainsi confirmée par le *Gauss*, et la terre de Wilkes, se prolongeant ainsi jusqu'aux parages où le *Gauss* a hiverné, formerait la côte d'un véritable continent antarctique.

Du reste, il serait prématuré de tirer des conclusions formelles des quelques mots du télégramme, et nous saurons bientôt à quoi nous en tenir à ce sujet. En tout cas, étant donnée la latitude où le *Gauss* a hiverné, il est fort improbable que le professeur von Drygalski ait battu le record de l'expédition anglaise. En revanche, tandis que le capitaine anglais voit son navire encore emprisonné par les glaces, sous les hautes latitudes où il s'est enfoncé, et que l'expédition Nordenskjöld a disparu, peut-être pour longtemps, dans le formidable inconnu polaire, le *Gauss* fait route en ce moment pour l'Europe, en ramenant, semble-t-il, en bonne santé, tous les membres de l'expédition.

Nous voudrions, hélas! en dire autant des savants qu'il avait débarqués aux îles Kerguelen; mais la terrible beriberi, fièvre qui semble endémique dans ces îles, a emporté, après une longue et douloureuse agonie, le jeune docteur Euzensberger, un des membres les plus distingués de la mission allemande, et dont la bonne humeur inaltérable entretenait parmi ses compagnons ardeur, courage, espoir, au milieu des plus dures épreuves. Il est mort le 1er février 1903.

Raymond Recouly. — *Le Pays Magyar.* 1 vol. in-12 de la *Bibliothèque d'Histoire contemporaine*, prix : 3 fr. 50. Félix Alcan, éditeur.

Des observations très fines sur les mœurs, les types, la vie sociale des différentes classes de la société hongroise, mêlées à d'intéressants récits de voyage et à des descriptions colorées d'un pays si mal connu en France; puis une remarquable étude sur les luttes des nationalités, font de ce volume un ouvrage des plus pittoresques et des mieux documentés.

George Bastard. — *Le général Mellinet en Afrique. Un siècle de batailles (1741-1843).* 1 vol. in-8° carré, 570 pages, prix : 7 fr. 50. E. Flammarion, éditeur, Paris.

Ce titre ne donne qu'une idée imparfaite de l'importance de l'ouvrage, car il comprend plusieurs générations de Mellinet et comporte un siècle de batailles, depuis 1741 jusqu'à 1843.

Ce volume offre, avec l'intérêt d'un roman, le mérite d'être historique et souvent inédit sur les campagnes d'Afrique.

La grande figure de Bugeaud y est complétée. Au sujet du général de Lamoricière, il faudrait citer plusieurs pages qui ont été d'ailleurs couronnées par l'Académie.

La vie militaire y est prise sur le fait, présentée avec le détail nécessaire, sans que l'intérêt faiblisse. C'est un livre bourré de documents et rempli d'anecdotes, qu'il faut lire.

A. F. Mummery. — *Mes Escalades dans les Alpes et le Caucase*, traduit de l'anglais par Maurice Paillon, ancien rédacteur en chef de la « Revue Alpine », avec une préface et de nombreuses notes du traducteur et une notice sur Mummery. 1 vol. in-8 cavalier de (XL-330 pages), avec un portrait de l'auteur en phototypie, 24 illustrations hors texte d'après des photographies de MM. Piaget, Sella, etc., et 4 cartes. Paris, chez L. Laveur, ancienne Maison J. Rothschild, 1903. Prix, broché : 10 francs.

Albert Métin, professeur à l'école coloniale. — *La transformation de l'Egypte.* 1 vol. in-16 de la *Bibliothèque d'Histoire contemporaine.* Félix Alcan, éditeur. Prix : 3 fr. 50.

Depuis plusieurs années, M. Albert Métin étudie l'Angleterre et l'empire anglais; il a visité l'Egypte au moment de la crise de Fachoda. On trouvera dans son livre une comparaison des deux politiques et des deux tempéraments, anglais et français, fondée sur l'étude des faits et qui prend un intérêt tout particulier dans un temps où les deux nations commencent à se mieux connaître et à s'apprécier.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Au Bord de la Mer. — Récolte et Étude des Sertulaires.

Il est au bord de la mer, sur le sable de nos plages, un polypier dont le travail incessant crée des merveilles de ciselure : c'est le Sertulaire. *Très nombreux, d'une récolte facile, il constitue une des plus intéressantes collections que l'on puisse faire en cette saison.*

ALGUES MARINES OU SERTULAIRES?

Parmi les épaves et les débris de toutes sortes qui jonchent le rivage après une tempête ou une grande marée, il n'est pas rare de rencontrer — sur le sable ou dans les amas d'algues — de petites tiges rigides, finement ramifiées, soit isolées, soit en touffes, et dont la configuration arborescente rappelle absolument celle des plantes : rien ne manque à cette similitude, pas même les racines.

L'élégance de leurs formes les fait rechercher, non seulement par les collectionneurs de profession, mais encore par les touristes ordinaires, qui les conservent à titre de curiosités, sous la qualification générale d' « algues marines ».

Ces tiges ne sont cependant pas de nature végétale. En les examinant de très près, il est facile de se rendre compte qu'elles sont constituées par une substance dure, cornée, généralement d'un fauve clair, et plus ou moins translucide. Ce sont, en réalité, de véritables petits polypiers, provenant de l'agglomération sur une tige commune ramifiée, de milliers de cellules secrétées et habitées par autant de polypes microscopiques du groupe des *Hydroïdes* et de la famille des *Sertulaires*.

FORMATION DES SERTULAIRES

Ces polypiers se forment comme tous les autres. A l'origine, un embryon d'hydroïde, vif et agile, erre dans la mer sous l'impulsion de milliers de cils invisibles, jusqu'à ce qu'il se fixe sur une pointe de rocher, sur la coquille d'un mollusque, ou à la surface d'une large fronde de laminaire. Là, il s'attache et perd ses organes locomoteurs. Sa base s'étend en un large disque, et son sommet s'élève en forme de bourgeon enveloppé d'un mince tégument corné. C'est le commencement du polypier. D'autres bourgeons sortent du premier, s'allongent, se ramifient, en secrétant à mesure le revêtement corné qui les protège. D'autre part, le disque de la base se ramifie également en délicates racines, d'où partent de nouvelles tiges jusqu'à ce que, de proche en proche, une sorte de forêt en miniature entoure le point d'origine, tous les polypes qui l'habitent constituant un seul et même organisme, ayant une vie commune. Chez quelques espèces de Sertulaires des mers chaudes, les tiges atteignent parfois une hauteur de 60 centimètres à 1 mètre et portent plusieurs millions d'hydroïdes développés par bourgeonnement continu et provenant tous d'un seul embryon initial.

Les arborescences cornées que l'on trouve sur le rivage sont le squelette ou enveloppe extérieure des hydroïdes. Ce sont des tiges tubulaires ramifiées, qui renferment et protègent les parties molles de l'animal. En les examinant avec soin, on voit que tiges et rameaux sont frangés par intervalles de petites cellules en forme de coupe, qui leur donnent une apparence denticulée. Chacune de ces cellules sert de demeure à une petite hydre.

A l'état vivant, l'intérieur des tiges et des rameaux de la Sertulaire renferme un cylindre de substance animale, qui remplit les plus petits interstices, et réunit en un seul organisme tous les habitants des cellules. C'est cette chair commune qui est la partie essentielle du zoophyte ; l'enveloppe cornée n'est qu'une sécrétion de sa surface, et les hydroïdes sont ses bourgeonnements. Lorsque ces hydroïdes sont détruits, la pulpe prolifère en produit de nouveaux. Au centre, se trouve un canal alimentaire communiquant avec celui de tous les polypes; les proies capturées et digérées par ceux-ci passent ensuite dans ce canal central, et la nourriture est ainsi également distribuée dans tout l'organisme.

DIFFERENTES ESPECES DE SERTULAIRES

Signalons quelques-unes des formes les plus caractéristiques de Sertulaires que l'on peut observer sur les côtes de la Manche et de l'Océan, et que l'on a le plus de chances de rencontrer au cours d'excursions au bord de la mer.

Diverses espèces de Sertulaires se trouvent généralement échouées sur toutes les plages de sable, mélangées aux algues et aux autres débris abandonnés par la mer. Leur couleur cornée et leur forme arborescente les font distinguer très aisément. La structure du polypier, l'arrangement des cellules, les élégantes capsules en forme d'urnes qui renferment les hydroïdes, peuvent être étudiés avec fruit sur ces échantillons, dont les dimensions sont d'ordinaire assez appréciables. Mais il est extrêmement rare de trouver encore ces Sertulaires à l'état vivant, lorsqu'elles ont été ainsi détachées et projetées par les flots sur le rivage.

On sera plus heureux en examinant avec soin les paquets de l'algue à siliques (*Halidrys siliquosa*) : on y trouvera très souvent les charmantes plumules d'une des plus belles formes d'hydroïdes de nos mers, l'*Aglaophenia pluma*. Il existe une relation très intime entre cette espèce de Sertulaire et l'algue siliqueuse; rien n'est plus commun que de trouver de gros paquets de cette algue couverts d'un épais revêtement des délicates plumes du zoophyte.

RÉCOLTE DES SERTULAIRES

Pour examiner sur place, à l'état vivant, les diverses espèces de Sertulaires, il faut aller explorer les flaques que la mer abandonne, lorsqu'elle se retire, dans les creux des rochers.

Sur les parois de ces cavités et sur les tiges des plus grandes algues, on trouvera non seulement l'une ou l'autre des espèces de Sertulaires dont nous venons de parler, mais aussi une autre espèce, encore plus délicate et plus rare, la *Plumularia setacea*, chez laquelle presque tous les éléments auxquels ces zoophytes doivent leur beauté se trouvent combinés. Les minces barbules de cette plume vivante sont parsemées de polypes microscopiques d'un blanc laiteux, qui dilatent et contractent successivement leurs tentacules. Les capsules qui renferment ces polypes couvrent à profusion les axes des barbules, sous forme de gracieuses urnes grecques, aussi transparentes que du cristal.

Dans les dépôts littoraux, on trouve encore de petites touffes de filaments brunâtres enchevêtrés et ressemblant à du crin. Lorsqu'on les met dans l'eau, on voit ces filaments prendre l'apparence d'un végétal à rameaux minces et grêles. C'est encore une Sertulaire de l'espèce appelée *Campanulaire gélatineuse*.

Sur les grandes frondes du fucus commun, qui frange les rochers à la limite des plus basses eaux, et dans les flaques d'eau avoisinantes, on trouvera presque toujours de minuscules forêts en parfait état et bien vivantes, constituées par une autre espèce de Campanulaire (*Campanularia geniculata*), à tiges plus courtes, plus pâles, plus ramifiées et souvent rampantes.

CONSERVATION DES SERTULAIRES

Il est très facile de recueillir cette espèce de Sertulaire et de la conserver dans un aquarium d'eau de mer, pour y suivre les diverses phases de son développement et de la multiplication de ses germes, car ses urnes transparentes permettent de suivre toutes les transformations qui s'y opèrent. C'est, en outre, une espèce phosphorescente et, dans l'obscurité, on peut produire une illumination soudaine de la colonie en agitant l'eau dans laquelle elle est placée.

D'ailleurs, en raison même de leurs formes identiques à celles des végétaux, on peut en faire aisément des collections que l'on range dans des herbiers. Les Sertulaires présentent même ce grand avantage de pouvoir être mises en place et étiquetées sans qu'il soit nécessaire de leur faire subir une longue préparation, du moment qu'on a constaté qu'elles sont vides d'habitants et bien desséchées. Elles se conservent sans soins spéciaux, et ne sont pas sujettes à la moisissure et aux attaques des insectes. Elles gardent bien leur coloration naturelle, leurs caractères, et permettent ainsi de faire constamment d'utiles comparaisons avec des individus frais.

Paul Combes.

Une Croisière dans les Fjords de Norvège *(suite[1])*.

Le foyer du paysan norvégien se constitue toujours à peu près de la même manière : tandis que la fiancée louait son travail à de riches familles, le plus souvent étrangères, le futur chef a servi dans une compagnie de navigation pour amasser les quelques centaines de couronnes suffisantes à son installation. Et il revient de bonne heure pêcher la truite, cultiver ses pommes de terre, élever des enfants qui feront comme leurs parents..... Les spectacles qu'offre la Norvège ne sont pas monotones, et à la beauté souriante et grandiose du Hardanger, succèdent, après Stalheim, la gorge sauvage du Nerödal et le paysage sévère et désolé du Sognefjord.

Le 24 août, de grand matin, nous partons pour le col de Stalheim, d'où nous descendrons par le Nerödal sur Gudwangen.

Nous longeons, en quittant l'hôtel, le beau lac de Vosse, puis nous nous engageons dans une large vallée où pénètre également le lac qui se rétrécit de plus en plus. A notre gauche, une série de sommets, couronnés par les nuages, semblent appartenir à une chaîne parallèle à la route. Des coteaux boisés en descendent et viennent en pente très douce finir à la rive même du lac. De l'autre côté de la vallée, on aperçoit des groupes de maisons entourées de vergers, de prairies et de champs. De nombreuses barques sillonnent le lac : des paysans en costume du dimanche — chapeau de feutre mou, pantalon et veston de couleur sombre — des femmes portant la coiffe blanche et le costume du Hardanger, se rendent à l'église.

COL ET HOTEL DE STALHEIM.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Le soleil qui avait jusqu'alors éclairé et mis en relief tous les détails, tous les recoins de la vallée, disparaît derrière un épais rideau de nuages, et une ondée nous oblige à chercher refuge dans une maison de paysans, située sur le bord de la route. Le propriétaire nous adresse la parole en anglais et nous souhaite aimablement la bienvenue. En causant avec lui, nous obtenons quelques détails sur sa vie : après avoir débuté comme pêcheur aux îles Lofoten, il a navigué pendant treize ans sur un cargo de Christiansund, qui visitait les ports du golfe du Mexique et de l'Amérique du Sud. Fiancé pendant cinq ans à une paysanne de Vosse, il ne pouvait songer au mariage avant d'avoir amassé le petit capital indispensable pour s'établir. Comme lui, sa femme parle anglais, elle s'exprime même avec une certaine recherche. Elle a, pendant plusieurs étés, servi une famille anglaise, qu'elle a accompagnée à Londres où elle a passé un hiver. Le mari et la femme vivent maintenant dans un *gaard* : la maison et les terres avoisinantes sont à eux, acquises par le labeur et les économies de leurs jeunes années. Tout à l'heure, quand notre stolkjœrre s'est arrêtée devant la barrière qui traversait la route, leurs enfants nous ont ouvert et ont aimablement jeté des fleurs dans notre voiture. L'aîné, qui a quatorze ans, nous présente son cahier : il écrit très correctement

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 28, p. 217 ; n° 29, p. 225.

des thèmes anglais assez difficiles, où nous ne rencontrons que des expressions tout à fait usuelles. A la fin du cahier, nous trouvons un vocabulaire contenant une foule de mots ayant trait à la profession de marin. Comme son père, Olaf ira faire la pêche aux Lofoten, puis il cherchera à entrer dans le personnel naviguant de la compagnie de Bergen, et enfin, comme son père, vers trente-cinq ans, il viendra se fixer à Vinje, le pays natal.

Je jette un coup d'œil dans cet intérieur très proprement tenu et je trouve sur une étagère quelques livres : la bible, des ouvrages de science vulgarisée, des traités d'agriculture, d'élevage du bétail..., la collection de plusieurs années d'un *magazine* anglais, laissée par des touristes....

« Nous lisons beaucoup pendant les longues veillées d'hiver, me dit la maîtresse de maison, et jamais le temps ne nous paraît long. » Depuis notre arrivée en Norvège, nous sommes surpris de n'avoir pas rencontré un seul mendiant. Cependant, les paysans norvégiens ne sont pas riches, mais s'ils ont peu d'argent, le sol et le fjord leur fournit tout ce qui est strictement nécessaire pour la vie : la truite très abondante n'est pas ici un plat de luxe; les pommes de terre remplacent souvent le pain. Le paysan norvégien, très sobre, se contente, du reste, d'un ordinaire que nos paysans trouveraient insuffisant.

Autrefois, dans les marchés, l'absence à peu près complète de numéraire obligeait les paysans à procéder par échange. Aujourd'hui, la visite des touristes laisse beaucoup d'argent dans le pays. La Norvège est à peu près dans la même situation que la Suisse, il y a cent ans : on commence seulement à la visiter et à y séjourner.

LE JORDALSNUT (NERÖDAL).

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Nous avons, à plusieurs reprises, feuilleté les registres d'hôtels, sur lesquels les étrangers de passage inscrivent leurs noms. Nous avons été assez surpris, en constatant que nos compatriotes n'y viennent presque pas. Les Français craignent sans doute de ne pas trouver, en Norvège, le personnel cosmopolite et polyglotte qu'ils rencontrent habituellement en Italie et en Suisse, ou en Autriche. Or, si en Norvège le personnel des hôtels et les habitants ne savent pas notre langue, on peut toujours se faire comprendre avec l'allemand ou l'anglais. Enfin, les neuf dixièmes des touristes parlent très convenablement le français. Ceux de nos compatriotes, qui sont réfractaires à l'étude des langues étrangères, peuvent donc entreprendre une croisière dans les fjords, sans craindre cet isolement, comparable à la situation du sourd-muet, qui attend l'étranger dans un pays où il ne peut se faire comprendre.

GERANGERFJORD (LA CASCADE DES 7 SŒURS).

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Il est, du reste, assez surprenant qu'ayant appris pendant leurs études l'allemand ou l'anglais, nos compatriotes ne retiennent pas tout au moins le vocabulaire assez restreint, nécessaire pour se faire comprendre en voyage. Nous avons au sujet des langues étrangères une foule de préjugés : le premier et le plus grave est de croire à une inapti-

tude complète de notre race à ce genre d'étude. J'ai eu bien souvent, au contraire, l'occasion de constater que nos compatriotes, établis dans les pays étrangers, s'assimilaient la prononciation et le génie de la langue, au point d'y être souvent confondus avec les indigènes, tandis que les Allemands ou les Anglais gardaient le plus souvent un léger accent qui décelait leur origine. Nous répétons volontiers qu'on ne peut apprendre une langue étrangère que dans le pays où on la parle. Autre erreur. La connaissance d'une langue s'acquiert par la lecture continuelle, autant au moins que par la conversation. Le tort de nos programmes universitaires est d'offrir au collégien un choix d'ouvrages classiques d'une valeur littéraire incontestable, mais qui sont malheureusement écrits dans une langue absolument différente de celle qu'on parle aujourd'hui.

Il serait, à notre avis, préférable de mettre entre les mains des enfants des ouvrages moins sérieux, plus attrayants et surtout moins difficiles. J'ai vu à Gudwangen une bande d'enfants norvégiens, de douze à quinze ans, qui apprenaient notre langue dans les ouvrages de la Bibliothèque Rose et dans les beaux livres de Jules Verne. Ils lisaient avec un intérêt passionné ces livres. En eût-il été de même si on leur eût offert nos auteurs du grand siècle : Bossuet, Fénelon, La Bruyère, Pascal, ou même notre théâtre classique?

PANORAMA D'HELLESYLT.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Jusqu'à Stalheim, la vallée large, peuplée et bien cultivée, nous offrait une série de vues très riantes. Quand nous arrivons à Stalheim, après une montée pénible, nous découvrons de l'autre côté du col un paysage absolument différent. Le Nerödal est une gorge sauvage, un couloir étroit et tortueux entre deux rangées de montagnes abruptes couronnées par la neige. Nous marchons, pendant 11 kilomètres, entre deux hautes murailles formées par des rochers de toutes les formes à côté d'un ruisseau bruyant, et nous arrivons à Gudwangen où la *Mira* nous attend.

Nous descendons de Gudwangen vers la côte, en suivant le Neröfjord qui n'est autre chose que le prolongement de l'étroit couloir du Nerödal. A droite et à gauche, les montagnes tombent à pic sur le fjord, rayées par les cascades descendant des glaciers voisins. Quelques arbres rabougris poussent dans les anfractuosités des rochers. On n'aperçoit pas de maisons. Cependant la gorge dans laquelle nous naviguons s'élargit peu à peu. Nous passons à chaque instant devant l'entrée des fjords secondaires, formés par des ramifications du Sognefjord. Il semble que la *Mira* navigue dans une vallée de l'Oberland envahie par les eaux. Nous allons, pour gagner la côte, suivre pendant 180 kilomètres le Sognefjord, large au plus de 7 kilomètres. A notre droite, nous apercevons parfois le glacier du Jostedal, le plus grand de l'Europe. Le paysage sévère et désolé du Sognefjord forme un contraste très vif avec le Hardanger qui nous a laissé un si agréable souvenir.

Après avoir entrevu pendant quelques instants la mer libre au-delà de l'embouchure du Sognefjord, nous nous engageons dans le chemin couvert des paquebots, entre les îles et la côte. La *Mira* nous amène, le 25 août de grand matin, à Oïe, au fond du Norangsfjord, où nous débarquons : nous allons nous rendre en voiture à Hellesylt, où nous retrouverons la *Mira* qui aura fait le tour de la montagne, pendant que nous, de notre côté, nous l'aurons traversée.

Nous louons, en conséquence, une stolkjœrre à un Norvégien, dont la bonne physionomie nous inspire la plus grande confiance, et nous partons, Nous sommes désagréablement surpris en nous retournant par hasard : le Norvégien, qui semblait être un guide expérimenté, s'est éclipsé et nous a confiés à un gamin de huit ans, son fils. Le cheval paraît médiocre. J'hésite à m'engager avec un pareil équipage dans des montagnes abruptes. Nous revenons sur nos pas et nous choisissons un cheval plus fringant et un cocher plus âgé.

Nous pénétrons en sortant d'Oïe dans une étroite vallée rappelant le Nerödal, quoique moins sévère et moins désolée. Après avoir franchi le col, nous descendons sur Hellesylt par une vallée très riante et peuplée. La *Mira* n'étant pas encore arrivée, nous en profitons pour escalader une montagne, d'où l'on domine Hellesylt, joli village bâti dans un site comparable à celui d'Odda, et le fjord qui ressemble à un grand lac fermé par une ceinture de montagnes. Un énorme rocher en masque l'entrée. La *Mira*, dont nous venons d'entendre le canon, sort tout à coup du chenal, dont nous ne remarquions pas l'entrée, et se dirige sur Hellesylt. Il est deux heures ; à cinq heures, nous aurons gagné Mérok par le Gerangerfjord, et nous pourrons faire encore une excursion avant la nuit.

Le Gerangertjord, large à peine de 1 500 mètres, offre une variété d'aspect surprenante : tantôt nous naviguons entre deux murailles verticales formées par des rochers dénudés de 1 000 mètres de hauteur, d'où

s'élancent d'énormes cascades, comme celle des Sept Sœurs, qui ressemble à un voile transparent descendant sur le fjord; tantôt les pentes s'adoucissent : nous passons alors devant une vallée verdoyante dans laquelle pénètre la mer. Sur tout notre parcours, nous croisons des bateaux de toutes les dimensions : la vie s'est évidemment concentrée sur le fjord qui, dans un pays aussi montueux, est incontestablement la meilleure et la plus sûre des routes.

En approchant de Mérok accroché au flanc d'une montagne, nous éprouvons les mêmes impressions qu'à notre arrivée à Odda. On aimerait passer quelques jours dans ce joli village, entouré d'une ceinture de vergers. Malheureusement le temps nous presse. A peine débarqués, nous montons à Udsigten : le soleil couchant, éclairant le Gerangerfjord, inonde successivement de lumière les rochers dénudés qui prennent toutes les teintes du noir au bistre et à l'orangé; puis il visite les côteaux verdoyants et illumine les eaux profondes. Nous montons plus haut encore et nous atteignons le pied d'un glacier.

Nous quittons à regret Mérok, et quand, après un repos bien gagné, nous nous réveillons de grand matin le 26 août, la *Mira* est déjà à l'ancre devant Veblungsnœs. Deux paquebots chargés de touristes anglais nous ont devancés. Une longue file de voitures nous attend devant le débarcadère pour nous conduire au pied du Romsdal.

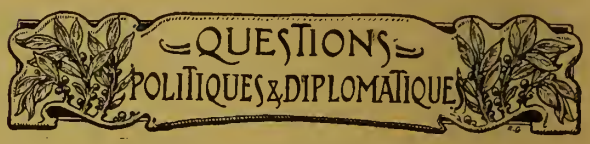
(A suivre.) G. Reynaud.

Une Chasse au Caïman.

Un voyageur, M. Victor Roux raconte avoir aperçu un jour sur les bords du Sénégal, entre Matam et Bakel, soixante-sept gros et petits caïmans, dormant sur un banc de sable, et se mettant à l'eau au fur et à mesure qu'il avançait. Il marchait cependant doucement et à la voile, par conséquent sans bruit. Le bruit de la chute de celui qui gagnait l'eau suffisait à réveiller son voisin, qui s'enfonçait à son tour dans le fleuve, et ainsi de suite. M. Roux épaula sa carabine soixante-sept fois et ne put tirer et tuer que le dernier. Les laptots, qui sont en général très friands de cette chair, se jetèrent à l'eau, avec les rames et les perches, en faisant le plus de bruit possible pour effrayer les autres, et arrivèrent sur le monstre au moment où il allait gagner le fleuve. Ramené à bord et amarré, un des noirs sépara la tête du corps en laissant intacte l'épine dorsale, cela pour éviter qu'une poche visqueuse, placée à la nuque, ne se crève et n'empoisonne le reste du corps.

La balle du Winchester était entrée par l'œil droit de l'animal; sortie par le gauche, elle avait fait sauter toute la boîte cranienne, la tête ne tenant plus que par l'épine dorsale : et pourtant, une heure après son arrivée à bord, d'un coup de queue il se rejetait à l'eau; heureusement la corde était solide, sans cela il était perdu pour les noirs, au profit de ses semblables. Mais la précipitation avec laquelle les laptots se jetèrent sur la corde pour le hisser montra à M. Roux quel cas ils font de ce gibier. C'était une femelle mesurant 2 mètres 65, du nez à la queue; on lui trouva dix-huit œufs en chapelets; le plus gros était semblable à un œuf de pigeon, et le plus petit, de la grosseur d'une bille à jouer.

Le feu allumé, le couscouss au riz fut préparé. Les laptots ne s'arrêtèrent de manger que quand le caïman eut disparu, ce qui dura deux jours; la cuisine ne chôma que quelques heures de nuit. Une marmite succédait à une marmite. M. Roux mangea une rondelle de queue à la vinaigrette, préalablement cuite dans un court-bouillon très épicé; ce n'est pas mauvais du tout, et la personne qui ne serait pas prévenue confondrait aisément, paraît-il, cette chair avec celle du saumon....



L'Ile de Peregil et l'Angleterre.

L'ilot de Peregil est situé sur la côte septentrionale du Maroc, dans la partie sud du détroit de Gibraltar à 10 kilomètres dans l'ouest-nord-ouest de Ceuta. C'est un rocher aride, dépourvu d'eau potable, qui n'a d'importance qu'au point de vue stratégique. La puissance qui l'occuperait aurait dans le détroit de Gibraltar une position unique.

Un professeur de l'Université de Toulouse, M. Rouard de Card, vient d'étudier à fond la question de Peregil et il conclut à la neutralisation de cet îlot. Après avoir retracé la compétition qui s'est produite en 1887 entre l'Angleterre et l'Espagne à propos de Peregil, il dénonce les agissements actuels de l'Angleterre tendant à préparer lentement, mais sûrement, la prise de possession définitive de l'île. Or, avec Gibraltar et Peregil, elle fermerait complètement l'accès de la Méditerranée. C'est l'intérêt des puissances de faire respecter ici la liberté du détroit.

« En 1865, dit M. Rouard de Card, les puissances se sont entendues pour confier à leurs représentants la haute direction et l'administration du phare que le Gouvernement marocain avait consenti à construire au cap Spartel. En 1892, elles se sont encore entendues pour placer sous le contrôle de leurs agents diplomatiques ou consulaires le sémaphore que le Lloyd anglais avait établi en cet endroit. Par ces conventions, elles ont admis que l'un et l'autre établissements seraient, en cas de guerre, considérés comme neutres.

« Ne pourraient-elles pas agir de même relativement à l'îlot de Peregil? Ne pourraient-elles pas, à raison de son importance stratégique, proclamer la neutralité perpétuelle de ce rocher? Ne pourraient-elles pas, en outre, y faire édifier un phare international qu'elles dirigeraient et administreraient à frais communs? Un pareil arrangement aurait le double avantage d'assurer la sécurité de la navigation sur la côte marocaine et de prévenir tout accaparement de l'île par une nation européenne. »

Progrès constants des Chemins de fer en Russie. — Trois nouveaux Projets.

La Russie continue à couvrir son immense territoire du réseau de plus en plus serré de ses chemins de fer. Il semblait que le Transsibérien eût atteint le but proposé en rapprochant les distances qui séparent l'Europe de l'Extrême-Orient : on trouve maintenant à Pétersbourg qu'elle est trop longue la route à faire pour aller chercher la nouvelle ligne près de l'Oural! Cette merveilleuse voie ferrée se détachait du réseau des chemins de fer russes comme une branche s'élance du tronc. Voici que la branche se ramifie elle-même à ses deux extrémités. Tandis qu'au fond de l'Asie le Transmandjourien et l'Est chinois raccordent leurs rails aux rails du Transsibérien, à l'extrémité opposée, deux nouvelles lignes sont sur le point d'être exécutées, lignes d'accès à la grande artère sibérienne, destinées à drainer à son profit le commerce et les voyageurs de territoires considérables.

ITINÉRAIRE DES TROIS VOIES PROJETÉES :
1° PÉTERSBOURG-TCHELIABINSK (PAR VIATKA); 2° TOMSK-TACHKENT; 3° NOVOSENAKI-ARMAVIR.

La première a pour but de raccourcir la distance qui sépare Saint-Pétersbourg du Transsibérien.

De Pétersbourg pour atteindre Tchéliabinsk, qui est, en quelque sorte, la tête de ligne de la voie sibérienne sur le versant oriental de l'Oural, la voie ferrée décrit vers le sud une grande courbe, passant par Moscou, Sizrane, Samara, Slataoust. La distance de Pétersbourg à Tcheliabinsk est de 2 730 kilomètres, à Kourgane de 2 988 kil., à Petropavlosk de 3 252 kil., à Omsk de 3 522 kil.

Une ligne, tracée suivant la corde de l'arc décrit par la voie actuelle, abrégerait de 500 kilomètres environ la distance de Pétersbourg à l'une de ces dernières villes. Aussi, pousse-t-on énergiquement la construction d'une nouvelle ligne transversale par le nord de la Russie, laquelle, partant de Pétersbourg, rejoindra à Viatka la voie déjà ouverte de Kotlas à Perm et traversera ensuite l'Oural. Depuis longtemps un chemin de fer partant de Perm passe cette chaîne pour aboutir à Iekaterinebourg, d'où deux embranchements conduisent à Tioumen et à Tcheliabinsk. La voie de Perm à Iekaterinebourg est déjà très chargée et ne peut, en raison de ses conditions d'établissement, supporter un trafic plus intense. La création d'une troisième voie à travers l'Oural a donc été décidée. Le tracé adopté est le suivant : Tcheptsy, Krasnoufimsk, Iekaterinebourg, Kourgane. La nouvelle ligne passera la Kama au-dessous de Perm et entraînera la construction d'un pont sur cette large rivière. Ce pont pourra servir en même temps à une autre voie dont on parle déjà et qui relierait directement Moscou à la Sibérie.

Voilà pour raccourcir les distances. Pour augmenter le trafic, on va construire une ligne qui reliera avec Tachkent, terminus du Transcaspien, le chemin de fer sibérien.

De Tomsk, qui sera le point de départ de la nouvelle ligne, cette voie ferrée passera par Barnaoul, Semipalatinsk et Vernyi pour aboutir à Tachkent.

La région, par où passera la nouvelle ligne, n'a pas jusqu'ici été beaucoup explorée; mais son étendue est telle que la moitié de la population de l'Europe pourrait avec aisance s'y établir. Les territoires qu'elle traversera offrent une grande richesse minérale; les seules mines de Kolchougan, aux environs de Tomsk, seront à même, grâce à l'abondance et à l'excellente qualité de leur houille, de fournir, pour un temps indéterminé, le combustible nécessaire aux chemins de fer sibériens et à l'industrie, qui ne tardera pas à florir dans la région, devenue accessible grâce à la nouvelle voie ferrée.

Un autre avantage de la ligne sera la possibilité d'établir la communication entre la mer Noire et l'océan Arctique en utilisant les rivières Tom et Obi. L'Obi, avant de se jeter dans la mer, décrit une courbe aiguë, et de cet angle on se propose de faire le point de départ d'une ligne conduisant directement à l'océan Arctique.

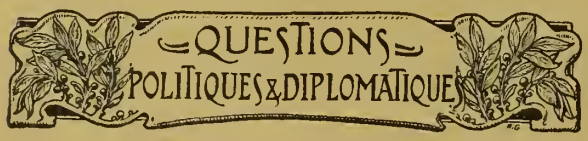
Mais ce n'est pas tout encore : on vient d'arrêter définitivement le tracé d'un troisième chemin de fer, dit de la mer Noire, qui reliera le Transcaucasien à la voie ferrée de Vladivostok.

La voie nouvelle s'embranchant à Novosenaki, près de Koutaïs, au pied du Caucase, se dirigera sur Soukhoum, suivra le littoral de la mer Noire jusqu'à Touapse et prendra la direction du nord-est en suivant la vallée d'un affluent du Kouban; elle rejoindra à Armavir, sur le Kouban, le chemin de fer de Vladikavkaz.

Tandis que se projettent ou s'accomplissent ces voies nouvelles, le Transsibérien lui-même arrive à son parfait achèvement. La ligne principale est maintenant terminée, sauf la partie qui doit faire le tour du lac Baïkal et qu'on espère achever à la fin de 1904[1].

La carte à payer promet d'être élevée; mais les ressources nouvelles qui jailliront de ces contrées immenses et inexploitées jusqu'à présent offriront d'avantageuses compensations, et, on peut l'espérer, dans un avenir prochain. Le coût total de la ligne, y compris la section du lac Baïkal, est de 1 milliard et demi, mais les conditions économiques des pays traversés par la ligne vont être absolument bouleversées et à leur grand avantage : 611 494 immigrants ont obtenu des concessions de terrains, et une somme de 120 millions a été consacrée au développement de la colonisation. Pour faciliter l'acquisition des instruments agricoles, des graines, etc., on a établi vingt-neuf dépôts. On se prépare également à exploiter les richesses minérales du pays. On a déjà découvert des mines de pétrole, près de Sudjenka dans la Sibérie centrale, et près de Tcheremkhovskoié dans la province d'Irkoutsk. On s'attend à découvrir aussi des mines d'or. Des sondages effectués dans l'Ienissei et l'Obi ont établi que ces fleuves étaient navigables pour les grands navires jusqu'à 1 500 kilomètres dans l'intérieur des terres.

C'est ainsi qu'à pas de géant la Russie marche dans la voie du progrès et rattrape, prête à les dépasser peut-être, les nations du vieux monde dont la civilisation était déjà vieille quand elle se fit une place dans l'Europe moderne.



L'Entente cordiale et le Commerce franco-anglais.

L'ACCUEIL que M. Loubet a trouvé en Angleterre lorsqu'il a rendu au roi Edouard VII la visite que celui-ci lui avait faite, a été non pas seulement courtois, mais cordial et même chaleureux. La famille royale tout entière s'est employée à rendre agréable à son hôte le séjour de Londres. Le peuple anglais s'est associé, par son enthousiasme, à la pensée de son souverain. La réception a été nationale, de son début jusqu'à son terme. Et c'est en toute sincérité que le Président de la République a pu, en quittant le sol du Royaume-Uni, adresser à la Grande-Bretagne, « amie de la France », l'expression de sa sympathie reconnaissante.

Ces manifestations éclatantes sont la juste récompense de la politique loyale et ferme qui est celle de notre pays. Appuyés sur l'alliance fondamentale qui nous a permis de substituer à une paix subie une paix voulue, nous avons su inspirer confiance à ceux-là mêmes qu'aucun traité ne liait à nous. L'an passé, M. Delcassé annonçait à la Chambre le caractère nouveau de nos relations avec l'Italie. Une évolution pareille se dessine en ce moment dans les rapports franco-anglais, ouvrant à notre diplomatie un champ d'action qu'elle ne manquera pas d'utiliser. On ne saurait trop s'en féliciter.

Il n'y a pas, en effet, de nation avec laquelle nous ayons, plus qu'avec l'Angleterre, des motifs de relations étroites. Cette vérité ressort avec évidence de la situation du commerce anglo-français. Les statistiques pour 1902 qui viennent précisément de paraître, confirment à nouveau l'importance des transactions entre l'Angleterre et nous.

Le commerce franco-britannique représente plus de 22 pour 100 de notre commerce extérieur et s'est élevé, l'an dernier à 1 859 millions. Nos ventes au Royaume-Uni forment les 30 pour 100 de notre exportation totale, soit 1 277 millions, tandis que les importations anglaises représentent 13 pour 100 de notre importation totale, soit 582 millions.

En 1902, l'Angleterre a acheté pour 130 millions (au lieu de 86 en 1901) de ces menus objets dus à l'ingéniosité de nos petits artisans; pour 736 millions (au lieu de 700 en 1901) de ces articles dont la production est due aux qualités de bon goût et de soin délicat des industriels des ouvrières et ouvriers français. En un an, nos ventes d'œuvres d'art, de pierres précieuses taillées, d'articles de Paris ont progressé respectivement de 3, 4 et 10 millions.

En un an, nos fabricants de soieries, de confections pour femmes, de lainages accroissent le chiffre de leurs affaires avec le Royaume-Uni de 10, 12 et 20 millions. Mais notre industrie d'automobiles mérite une mention spéciale : ses envois en Angleterre passent de 3 millions en 1900 à 10 en 1901 et 21 millions en 1902; ils ont grandi de 566 pour 100 en trois ans.

Il y a, par contre, une diminution importante dans le chiffre de nos exportations agricoles, de nos ventes de vins, de fruits frais et conservés, d'œufs, etc. Autrefois au premier rang, nous descendons chaque année d'un échelon, parce que nos paysans ne se décident pas à se grouper pour organiser méthodiquement l'expédition de leurs produits.

Il n'en demeure pas moins que le commerce franco-anglais est d'une importance de premier ordre, et que le légitime souci de nos intérêts nous commande de voir avec satisfaction le retour de « l'entente cordiale ».

Mannheim. — Un grand Port intérieur en Allemagne.

AU moment où la grosse question de « Paris port de mer » s'agite sans trouver une solution, il est intéressant d'étudier comment l'Allemagne a, depuis quelques années, transformé en un port de premier ordre une ville intérieure dont le transit a été longtemps intérieur de beaucoup à celui de Paris. Mann-

1. Voir d'après les dernières informations officielles les longueurs exactes du Transsibérien : 7 783 kilomètres, dont 3 140 pour la ligne de Sibérie proprement dite, 1 418 pour celle du Transbaïkal, 2 413 pour celle du Transmandjourien.

heim, depuis cinq ou six ans, s'est agrandi considérablement comme port de transbordement. Placé sur le Rhin, au terminus de la navigation fluviale, entre les pays de Bade, de Hesse et du Palatinat, il recueille maintenant toutes les marchandises, assure leur réexpédition par voie de fer, étend sa zone sur l'Europe centrale. C'est là que vient aboutir une grosse part des expéditions de houille de Rührort (284 000 tonnes) et des céréales de Rotterdam et d'Anvers.

Sur les quais, pas d'espace découvert : des magasins de houille, des silos à grains, des chantiers de bois, des tanks à pétrole serrant de près les rives des bassins et ne laissant que la place nécessaire au réseau des voies ferrées. Ainsi, les marchandises peuvent être chargées directement sur wagon pour la réexpédition immédiate, ou séjourner dans les docks en attendant des conditions de vente favorables.

Après être resté longtemps un port de transit et de passage, Mannheim est en train de subir la transformation commune à toutes les villes du Rhin. Cette concentration des matières premières devait nécessairement provoquer l'établissement de nombreuses usines et, par là, favoriser la création d'un grand port industriel. L'initiative privée devança celle des pouvoirs publics. En 1895, à 8 kilomètres au sud de Mannheim, la Société des produits chimiques « Rheinau » construisit trois bassins de 36 hectares. L'État badois avait promis son concours, mais la Compagnie aima mieux supporter seule la dépense que d'attendre. Aujourd'hui le port reçoit 560 000 tonnes. Depuis trois ans, on a vu s'y établir 29 usines, 9 magasins de houille, 6 entrepôts de céréales et la vente des terrains rémunère largement la Société « Rheinau » des 6 millions de marks engagés dans l'entreprise.

Ce port devait servir à Mannheim de prototype et d'exemple. En 1897, dans une boucle abandonnée du Rhin, servant de garage aux trains de bois, fut commencée la construction d'un bassin qui s'étend déjà sur 2 kilomètres de longueur. De chaque côté, des rues nouvelles tracées en pleine campagne : les taches vertes des prairies se resserrent de plus en plus entre les hauts murs de briques et les cheminées d'usines. Dans la rue de l'Industrie se sont créées des fabriques en grand nombre : scieries, brasseries, laminoirs, fonderies, fabriques de produits chimiques, chantiers de construction. C'est une ville entière dont on peut suivre la création; et les murs à moitié bâtis, le sol défoncé pour des fondations nouvelles, en indiquent l'extension prochaine. Il y a là un progrès à méditer et un exemple à suivre.

Lazare Weiller. — *Les grandes Idées d'un grand Peuple.* Paris, Juven, éditeur, 122, rue Réaumur. Prix : 3 fr. 50.

On s'est beaucoup occupé de l'Amérique dans ces dernières années : parmi les nombreux livres publiés en France sur le Nouveau Monde, il en est peu d'aussi intéressants que celui que M. Lazare Weiller a intitulé : *Les Grandes idées d'un grand peuple.* Partant de cette conception que les temps approchent où l'Amérique « va prendre dans les affaires humaines un rôle qui en fera la reine du XXe siècle », il est convaincu que « sans le moindre effort et par le développement rationnel de leurs facultés, les Américains sont destinés à guider l'humanité et à peser sur elle. Et il semble déjà que la terre, en roulant à travers l'espace, soit plus lourde à l'endroit qu'ils habitent ».

Aussi ce n'est pas seulement l'Amérique intérieure avec ses villes immenses, ses bâtisses colossales, son intensité de vie matérielle que nous dépeint M. L. Weiller, mais l'esprit même de son peuple. Soit qu'il nous fasse connaître ces hommes à idées géniales, célèbres sous les noms de « roi des trusts, roi du pétrole, roi des finances, » etc., et dont le type est admirablement tracé dans le portrait qu'il nous fait de M. J. Pierpont Morgan; soit qu'il nous fasse pénétrer dans un de ces clubs de la cité où, au vingtième étage d'un palais de marbre, les affaires se brassent sans perte de temps, et dans « Wall street », la colossale Bourse new-yorkaise, où le peuple entier spécule journellement, s'enrichit ou se ruine avec une facilité que nous ne soupçonnons pas, M. Lazare Weiller nous présente d'abord les Américains comme des gens d'affaires.

En Amérique, tout s'organise en clubs, en sociétés, en réunions, en trusts, en syndicats. Le trust est la forme la plus moderne, la plus savante, sous laquelle se manifeste l'esprit d'initiative des Américains. Il n'est rien de plus intéressant à étudier, avec M. Lazare Weiller, que l'organisation et la formation de ces sociétés qui, dans une branche industrielle ou commerciale, vont chercher les initiatives privées, luttant souvent sans succès contre la concurrence, et les unissent dans un commun intérêt. Les trusts, nés en 1882, pullulent aujourd'hui, et quelques-uns d'entre eux, grâce à un Rockfeller, un Vanderbilt, un Carnegie ou un Pierpont Morgan sont devenus de gigantesques entreprises.

En dehors du monde des affaires, M. Lazare Weiller nous fait pénétrer dans la société américaine; nous y voyons d'abord les puissants milliardaires épris de notre vieille noblesse européenne, à laquelle ils donnent souvent leurs filles et leur fortune, et créant pour eux-mêmes une sorte d'aristocratie très fermée, celle des « Quatre-Cents ». Puis l'auteur nous présente ce qu'il appelle la matière première de l'Américain, c'est-à-dire toute cette suite d'émigrants qui a formé et qui augmente encore chaque année la race américaine. La fin du livre, que nous regrettons de ne pouvoir analyser plus longuement, nous montre dans la famille l'activité et la ténacité de l'homme, l'intelligence et l'influence de la femme, la précocité étonnante de l'enfant; dans la religion, le respect et la protection de tous les cultes; dans la politique, le puissant et libéral organisme qui tire sa force, non de ses armes, mais de l'extraordinaire fortune de ses « affaires » et qui fait déjà des Etats-Unis une inquiétante menace pour l'Europe.

Les Français doivent lire le livre de M. Lazare Weiller, ils y trouveront beaucoup à apprendre, beaucoup à méditer. Mais faut-il se demander avec l'auteur « si l'Ancien Monde ne va pas être forcé de suivre l'exemple du Nouveau Monde pour n'être pas absorbé par lui »? L'Europe est bien vieille pour tenter de se rajeunir en se modelant sur un peuple jeune, dont l'esprit et les tendances essentiellement pratiques sont si loin de ses traditions un peu usées peut-être, mais sans lesquelles elle ne saurait vivre!

Paul Léon. — *Fleuves, canaux, chemins de fer.* Avec une introduction de M. Pierre Baudin, député, ancien ministre des Travaux publics. 1 vol. in-18 jésus, avec trois planches hors texte. Librairie Armand Colin, rue de Mézières, 5, Paris. Prix : broché, 4 francs.

La récente élaboration du programme des Grands Travaux, voté par la Chambre et par le Sénat, a appelé l'attention publique sur l'état des voies de communication en France. Chargé en 1901, par le ministre des Travaux publics d'une mission en France et en Allemagne pour l'étude du trafic et de l'outillage des voies de navigation intérieure, l'auteur a pu procéder à de minutieuses enquêtes auprès des services publics, des Chambres de commerce et des principaux intéressés.

Le livre qu'il donne aujourd'hui sera donc lu avec le plus grand intérêt. La conclusion est qu'il y a, chez nous, beaucoup à faire, surtout dans l'amélioration et l'extension de notre réseau navigable intérieur. Mais il faut qu'il soit bien compris, en France, que la voie d'eau ne fait pas toujours et forcément concurrence à la voie ferrée.

BILAN DES EXPLORATIONS EN COURS

AFRIQUE

Burtter, chef d'une mission anglo-abyssine partie en novembre pour faire le relevé topographique de la frontière du sud de l'Ethiopie, est arrivé le 5 mai au lac Rodolphe.

Cochrane (capitaine), résident anglais au Bornou, vient de rentrer en Europe après un voyage dans la région du Tchad.

Dominik, lieutenant allemand commandant le poste de Garoua, explore depuis l'an dernier le Haut-Cameroun. Aux dernières nouvelles reçues il revenait vers la côte.

Dubois-Dessaulle, correspondant de journaux parisiens, s'était adjoint à l'expédition Mac-Millan à Oder (Abyssinie) et devait la suivre jusqu'à Addis-Ababa. Arrivé à Erlabula, il se détacha de l'expédition pour se rendre à Photé : il a été assassiné en route par un Dankali.

Dupertuis (capitaine), qui fit partie des colonnes de Bornou et de Kanem en 1901, est rentré en France rapportant d'utiles documents sur les îles qui s'échelonnent le long de la côte orientale du lac Tchad, principalement sur les archipels Kourou et Boudouma.

D'Huart, rentré en France, a séjourné dans les sultanats du Haut-Oubanghi, vivant au milieu des N'Sakaras sur lesquels il a réuni des notes intéressantes.

Johnston (sir Harry), résident commissaire de l'Ouganda, a exploré tout le protectorat qu'on lui confiait et a fait d'importantes observations au point de vue ethnographique et zoologique.

Lebaudy (Jacques) a occupé, à la fin de mai, la partie de la côte occidentale d'Afrique située en face des îles Canaries, entre le cap Bojador au sud et le cap Juby au nord. L'expédition amenée par le yacht *Frasquita* était armée de fusils à répétition et de canons Hotchkiss à tir rapide. En s'avançant vers le Hinterland, elle a été attaquée par des tribus berbères qui ont été repoussées. Cette expédition est une entreprise d'ordre privé. M. Lebaudy se propose de conserver ces territoires occupés par des tribus maures indépendantes.

Lemaire, commandant belge, poursuit son expédition dans les meilleures conditions. Aux dernières nouvelles datées du 26 février (confluent Kibali-Dongou), le commandant écrivait : « Depuis notre arrivée dans le Haut-Congo, j'ai fixé cinquante et une stations astronomiques et mis 1 050 kilomètres d'itinéraire en carte à grande échelle. »

Lenfant, capitaine d'artillerie coloniale, s'est embarqué à Pauillac le 15 juillet, chargé d'une nouvelle mission qui a pour but de relier l'Atlantique au Tchad par une voie navigable. Il partira de Forcados, remontera d'abord le Bas-Niger, puis la Bénoué jusqu'à Yola, et le Mayo-Kébi, affluent de la Bénoué. Il traversera ensuite les marais de Toubouri qui, pense-t-il, doivent, à l'époque des hautes eaux, communiquer avec le Logone, affluent du Chari. Un chaland à vapeur, en acier, de 12 mètres de long sur 2m50 de large, doit transporter la mission à partir de Yola. Ce chaland a été lancé à Bezons le 6 juillet : il a reçu le nom de *Benoit-Garnier*. L'expédition durera de sept à huit mois. Les collaborateurs du capitaine Lenfant sont : l'enseigne de vaisseau Delevoye et le maréchal des logis Lahure qui a fait partie de la mission Duchesne-Fournet. Cette nouvelle voie, si elle est praticable, permettrait à une tonne de marchandises d'arriver en deux mois au Tchad, le transport ne coûtant que 500 francs, au lieu de six mois et 2000 francs par le Congo.

Mac Millan. Aux dernières nouvelles, cette expédition en Abyssinie est abandonnée à la suite de déboires.

Mathuisieulx (de) a terminé sa deuxième expédition dans les régions de la Tripolitaine. Il a exploré le sud-ouest de ce pays et visité Nalout et Orfella.

Whitehouse, commandant anglais qui avait été chargé de l'exploration de la partie méridionale du Victoria-Nyanza, vient de rentrer en Angleterre. Toute la région dont il avait pour mission de dresser la carte étant comprise dans la sphère d'influence de l'Allemagne, l'exploration a été faite en vertu d'un accord anglo-allemand. Le pays environnant le Victoria-Nyanza a, selon lui, un grand avenir.

EUROPE

Baye (de) vient d'être chargé par le ministère de l'Instruction publique d'une mission dans les gouvernements d'Arkangel, de Vologda et dans la région du Caucase à l'effet d'y poursuivre des recherches ethnographiques et d'y recueillir des collections de céramiques.

ASIE

Campbell (C. W.), consul britannique en Chine, est rentré dernièrement en Angleterre après avoir accompli un voyage d'environ 2 500 milles dans la Mongolie orientale. Il était parti de Pékin en juin 1900.

Gervais Courtellemont, qui vient, accompagné de sa femme, d'accomplir un long voyage dans le Yun-nan et le Thibet est rentré à Paris le 6 juillet. Il rapporte de nombreux documents.

Grillères (lieutenant) a écrit à la date du 20 mars à la Société de géographie. Il annonce qu'il quitte Yun-nan-sen pour aller étudier la boucle du Yang-tse qu'il se propose de suivre à pied afin de la bien dessiner. Il doit se diriger ensuite vers la frontière occidentale de Chine et tenter de pénétrer au Thibet.

Tsybikov, explorateur russe, vient de passer trois ans dans le Thibet. Parti le 19 janvier 1900, il est rentré au mois de mai dernier en Russie. Il a fait un séjour de douze mois à Lhassa.

POLE NORD

Amundsen, Norvégien, a préparé, au moyen de souscriptions privées, une expédition en vue de déterminer le point exact du Pôle magnétique. Il a armé à cet effet un petit navire de 47 tonneaux, le *Gjœa* et a quitté Christiania, à la fin de juin, avec M. Godfried Hansen, lieutenant de vaisseau danois, son second, et cinq marins norvégiens. L'expédition durera environ quatre ans. Elle va par le détroit de Lancastre ou de Barrow, à la presqu'île Bothia, au nord de l'Amérique septentrionale où J. Ross avait fixé ce pôle. — Le retour se fera par le passage du nord-ouest, la terre Victoria et le détroit de Behring.

Ziégler. L'expédition Ziégler, qui se rend au pôle nord, est partie de Trondhjem, le 25 juin, sur l'*America*. Ce navire hivernera sans doute à la Terre François-Joseph pendant que les explorateurs continueront leur voyage dans des traîneaux à chiens.

POLE SUD

Charcot. Une souscription publique a été ouverte par les journaux *le Matin* et *le Français*, au bénéfice de l'Expédition antarctique. Avant de se séparer, la Chambre a voté à l'unanimité un crédit de 10 000 francs. — Le 27 juin, a eu lieu à Saint-Malo le lancement du navire *le Français*, qui doit emmener l'expédition. — *Le Français*, nommé d'abord le *Pourquoi pas?* est un trois-mâts de 250 tonneaux pouvant marcher à la vapeur. Il va quitter Saint-Malo pour le Havre, d'où il partira quand son armement aura été complété.

Drygalski et l'expédition allemande sont arrivés, sains et saufs, le 9 juin, à Simon's town (cap de Bonne-Espérance) à bord du *Gauss;* ils devaient repartir pour l'Allemagne, trois semaines plus tard, après s'être ravitaillés. — On vient de recevoir à Berlin le rapport officiel du professeur Dryjalski. Le *Gauss* a atteint, le 19 février 1903, la latitude de 65°32.

Nordenskjöld. On prépare en Suède, avec des approvisionnements pour trois ans, une expédition qui doit aller au secours de Nordenskjöld. Le nom du bateau est le *Frithjof*, et le chef sera le capitaine Gylden de la marine suédoise qui a dirigé, en 1901, l'expédition envoyée au Spitzberg pour mesurer un degré du méridien.

Scott et trente-six hommes de l'expédition anglaise, embarqués sur la *Discovery*, poursuivent leur exploration au pôle sud. L'Amirauté anglaise, agissant d'après les instructions de M. Balfour, vient d'affréter une grande baleinière, la *Terra Nuova*, qui devra porter des secours à la *Discovery* : quand le *Morning* a quitté celle-ci, le 2 mars, elle avait seulement du charbon pour jusqu'en janvier prochain. Il est nécessaire que la nouvelle expédition de secours soit organisée rapidement. La *Terra Nuova* qui faisait la pêche des phoques à Terre-Neuve, est partie pour Dundee, où elle va hâter son armement. Un des membres de l'expédition, le lieutenant Spackleton, est rentré.

Une Croisière dans les Fjords de Norvège *(fin[1])*.

Après avoir visité la jolie petite ville de Molde, aux jardins fleuris; Christiansand et son port de pêche si animé; Trondhjem et ses larges artères sillonnées par une population calme et pleine de convenance, il faut songer au retour. C'en est fait des capricieux détours, des délicieuses flâneries. La Mira *n'est plus la compagne d'excursion : c'est le paquebot rapide qui cingle vers Hambourg et y déposera bientôt ses passagers qui emportent au cœur un souvenir ému de la douce Norvège avec le désir d'y revenir un jour.*

La Rauma, que nous remontons, ressemble à l'un quelconque des gaves qui descendent des Pyrénées : même eau limpide coulant sur un lit de rochers, même bords verdoyants peuplés de chalets en bois, et dans le fond du paysage la corne du Romsdal qui a tout à fait l'aspect d'un pic pyrénéen.

Le soleil est radieux, il fait si chaud que tout le monde porte des vêtements d'été et pourtant, dans les anfractuosités de rochers le long de la route, nous trouvons des amoncellements de neige tombée les jours précédents. Dans le gazon, des fraisiers sauvages nous offrent leurs fruits mûrs. Nous nous arrêtons à 16 kilomètres de Veblungsnœs, devant l'auberge de Horgheim où nous trouvons une soixantaine de carrioles, et deux caravanes de touristes anglais. Nous partons de là, pour faire une excursion à pied dans la vallée.

VALLÉE DE LA RAUMA.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

L'après-midi nous descendons le Moldefjord, suivis à courte distance par les paquebots que nous avions trouvés à Veblungsnœs. Nous contournons des îles boisées; les montagnes verdoyantes qui, s'abaissant en pente douce sur le fjord, lui donnent une certaine ressemblance avec le Hardanger. L'arrivée à Molde est un spectacle féerique. La jolie petite ville, aux jardins pleins de fleurs, s'étage sur le bord de la mer. De nombreux îlots très boisés l'entourent, la chaîne des Alpes du Romsdal forme le dernier plan du paysage. Une colline boisée, le Vorden, domine la ville; nous y montons en traversant un jardin public, où des enfants émiettent du pain aux moineaux apprivoisés, comme ceux des Tuileries. Une grande avenue plantée de grands arbres et bordée de villas donnant sur la mer, le Fanestrand, est sans doute le rendez-vous de la colonie anglaise, qui a installé plusieurs tennis non loin de là.

Si les maisons de Molde n'étaient pas toutes en bois, on se croirait dans une ville suisse, complètement aménagée pour attirer les touristes. Nous éprouvons une fois encore, la tentation d'abandonner la *Mira* pour passer quelques jours dans ce site délicieux, mais le commandant nous en dissuade et affirme qu'il faut absolument voir Trondhjem. Nous trouverons dans les environs de cette ville une campagne peuplée, très découverte, une sorte de Normandie norvégienne, que nous saurons apprécier au sortir des montagnes abruptes que nous venons de traverser.

La *Mira* nous arrête en pleine nuit à Christiansand, le port de pêche le plus important de la région. Une dizaine de paquebots et autant de cargos sont amarrés devant les quais. La ville, éclairée à la lumière électrique, présente une animation qu'on trouve surtout

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 28, p. 217; n° 29, p. 225; n° 30, p. 233.

dans les villes du Nord. Nous avons eu récemment l'occasion de remarquer qu'à Rotterdam et Amsterdam la circulation dans les rues commerçantes est plus active à onze heures du soir qu'en plein jour. Nous constatons qu'à Christiansand on se couche également très tard.

Le 27 août, à Trondhjem, nous quittons la *Mira* pour une journée. La visite à la cathédrale, le plus beau monument de la Norvège, la promenade dans les rues, un tour dans une école prennent notre matinée. La ville a des rues très larges, elle est percée d'avenues plus larges encore. Cette disposition permet d'éviter que l'incendie, quand il éclate, ne s'étende à toute la ville.

LE ROMSDAL.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

De nombreux canaux permettent aux bâtiments de tout tonnage de décharger directement leur cargaison dans les docks en bois bâtis sur pilotis. Des tramways électriques traversent la ville en tous sens; les voyageurs jettent, dans une sorte de tronc placé à l'intérieur de la voiture, le prix de la course. Aucun contrôle n'existe; la confiance manifestée par l'administration à la population norvégienne n'est pas exagérée. Ce mode de perception ne donne lieu à aucun abus.

Nous entrons, en passant, au bureau de police, et nous constatons que les agents ont beaucoup moins à se préoccuper des malfaiteurs qu'à organiser le sauvetage en cas d'incendie. Il n'y a pas d'ivrognes à Trondhjem, l'ordre n'est jamais troublé dans les rues, la police est rarement appelée à constater un crime ou un délit.

LES ILES DEVANT MOLDE.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Nous sommes invités à visiter une école primaire; on ne nous montre pas un palais scolaire, mais une maison en bois très simple, où les fillettes sont réunies dans des études spacieuses. Les travaux manuels, les soins du ménage sont l'objet de leçons spéciales et quotidiennes. L'arithmétique, la langue norvégienne, un peu d'histoire, de géographie et l'anglais figurent dans le programme. Cette école n'est fréquentée que par des enfants du peuple, filles d'ouvriers ou de marins.

L'après-midi, nous partons pour les cascades de Lerfos; nous admirons le panorama de Trondhjem, puis nous traversons une campagne admirablement cultivée, qui mérite assurément d'être comparée à la Normandie. Après avoir longé le chemin de fer de Trondhjem à Christiania, nous nous engageons dans un chemin sous bois, qui nous amène au pied d'une superbe chute d'eau. La rivière charrie des quantités de pièces de bois scié. Les scieries, installées sur le cours des rivières en Norvège, se bornent à inscrire leur marque spéciale sur les pièces qu'elles confient aux flots et ne s'en occupent plus, sachant qu'elles parviendront à destination, et sachant aussi qu'on peut compter sur la probité scrupuleuse des riverains.

Le soir, après avoir dîné à l'hôtel, nous flânons un instant dans la ville et nous regagnons notre paquebot. Notre croisière est en quelque sorte terminée; la *Mira*, qui jusqu'ici était un yacht promenant les touristes dans les fjords, organisant son horaire en vue des excursions projetées, va redevenir le paquebot à passagers. Elle nous ramènera à Hambourg par le plus court chemin, en nous laissant, à chaque arrêt, les trois ou quatre heures de liberté, dont elle a besoin pour charger et décharger sa cargaison.

La cale est envahie par des ballots de poissons séchés. Nous embarquons, à chaque escale, un nombre de passagers très supérieur au nombre de places dont on dispose dans les cabines. Les voyageurs sont entassés, la nuit, dans la salle à manger, les salons et le fumoir; les cabines des touristes sont absolument respectées.

Nous revoyons plus à loisir les villes à peine entrevues à l'aller : Christiansand, Molde, Aalesund. Instruits maintenant sur le paysage scandinave, nous essayons de faire quelques études de mœurs sur les compagnons de route qui changent à chaque escale. Les Norvégiens sont extrêmement sympathiques ; ils ont le culte de la famille et l'amour du pays natal. Un heureux hasard nous rend témoins, à Christiansand, du départ de sept cents paysans qui émigrent en Amérique. Leurs familles les ont accompagnés au paquebot. Elles sont arrivées la veille dans des centaines d'embarcations venues de tous les points de la côte. Les émigrants, qui ont pris la très virile résolution de s'expatrier pour gagner leur vie, quittent avec une très vive émotion cette terre pourtant ingrate où le sol produit si peu, où l'hiver est si dur et la nuit parfois si longue.

Souvent nous avons rencontré dans les Homesteads du Far West ces Norvégiens américanisés. Ils tiraient un parti merveilleux de la prairie américaine, cultivée pour la première fois après des siècles de repos. Au milieu du confort et de l'aisance dont, à l'imitation de leurs voisins, ils avaient su s'entourer, ils parlaient avec émotion de la petite maison paternelle, blottie là-bas, au fond d'un fjord, entre la muraille de rochers et l'eau profonde.

PORT DE TRONDHJEM.

D'après une photographie de M. G. Reynaud.

Après une journée encore passée à Bergen, nous reprenons le chemin de Stavanger, en nous arrêtant cette fois longuement à Haugesund.

Le soir du 30 août, après avoir quitté Stavanger, nous nous éloignons de la côte norvégienne, qui disparaît peu à peu dans la nuit. Tous nous avons une même pensée : de tous les pays que nous avons pu visiter, la Norvège est celui où nous reviendrons le plus volontiers, si les hasards de la vie nous le permettent.

Nous avons voulu montrer qu'en douze jours de croisière bien employés, il est possible de visiter la côte norvégienne et les fjords, depuis Stavanger jusqu'à Trondhjem. Le bateau n'est-il pas le plus confortable des hôtels et en même temps le plus pratique et le plus économique des moyens de transport? Glissant sur l'eau tranquille des vallées norvégiennes, il passe, un peu rapidement parfois, devant des sites merveilleux, où l'on aimerait tant à s'attarder. L'étonnante variété des vues empêche toute monotonie, et c'est sans lassitude que, commodément assis sur le pont, on admire à toute heure.

C'est encore sur le bateau qu'on est le mieux placé pour faire ces études, ces comparaisons des mœurs, qui sont l'un des charmes du voyage ; à chaque escale vous débarquez des passagers pour en recevoir de nouveaux. Les habitants d'une ville sont presque tous réunis sur les quais à l'heure du départ des steamers. Enfin si vous avez la moindre recommandation pour l'un d'eux, il vous reçoit de la façon la plus gracieuse.

Quand on voyage aux États-Unis et qu'on se perd dans les solitudes de la prairie américaine, dans les forêts des Alleghanis, sur les bords du lac Ontario ; quand on parcourt l'Europe, on est malgré soi mêlé à la vie plus ou moins fiévreuse et agitée de ses contemporains. La multiplicité et la rapidité des moyens de communication, les problèmes économiques incessamment posés, les crises sociales qu'on pressent un peu partout, nous amènent à vivre au jour le jour sans trop compter sur le lendemain. Quel que soit le pays où nous allons chercher un peu de repos, ces préoccupations nous poursuivent : le télégraphe, les journaux, le courrier quotidien nous les rappellent. En Norvège, perdu dans une maisonnette sur les bords d'un fjord, on se sent en quelque sorte isolé du reste du monde. On y trouve la paix profonde, l'oubli des ennuis de la veille et des soucis du lendemain.

Les Norvégiens, en effet, pratiquent l'hospitalité avec une discrétion absolue, se conformant strictement au précepte que M. Albert Vandal vit inscrit sur une porte, dans le Thelemarken et qu'il relate dans son récit de voyage en Norvège : « Il ne faut pas fatiguer l'hôte que l'on reçoit ; il a besoin de repos, de vêtements secs et non d'être interrogé. »

G. Reynaud.

Le Commerce de nos Colonies. — Ses Progrès incessants.

Le ministère des Colonies vient de faire paraître une série de statistiques sur le commerce de nos colonies pendant les vingt dernières années. Les renseignements contenus dans ces tableaux fournissent la preuve matérielle du développement économique de nos possessions d'outre-mer, en même temps qu'ils font ressortir la progression des échanges de notre domaine colonial avec la métropole.

Il y a vingt ans, le commerce total des colonies

françaises — abstraction faite de l'Algérie — n'atteignait pas 300 millions. Dès 1884, il dépasse 400 millions, mais n'avance que lentement jusqu'en 1897; entre ces deux dates, les échanges ne s'élèvent que de 400 à 499 millions; c'est la période de conquête et de pacification.

A partir de 1897, la progression est ininterrompue; la période d'organisation est ouverte. De 520 millions en 1897, le commerce des colonies passe à 576 millions en 1898, à 780 millions en 1900, à 839 millions en 1901.

On ne connaît pas encore tous les résultats pour l'année écoulée, mais il y a lieu de penser que 1902 nous apportera un total supérieur encore à celui de l'exercice précédent.

Si nous comparons les chiffres extrêmes de la dernière période décennale, qui a été la plus féconde en résultats, nous voyons que les opérations commerciales ont progressé durant ce laps de temps de 374 millions ou de 80 pour 100, l'accroissement étant particulièrement imputable à l'Indo-Chine, à Madagascar et aux colonies ouest-africaines.

En 1892, les échanges extérieurs de l'Indo-Chine française s'élevaient à 163 millions; en 1901, ils atteignent 363 millions. C'est donc une plus-value de 200 millions en dix ans, à laquelle la Cochinchine, grâce à la richesse qu'elle retire de la culture du riz, participe pour la plus grosse part. Le Tonkin vient au second rang et pour une valeur non négligeable. Quant à l'Annam, il ne figure dans la plus-value que pour une faible proportion.

Avant notre prise de possession, le commerce de Madagascar était insignifiant; il se chiffrait par 8 millions en 1893. Aujourd'hui il atteint 49 millions.

Dans l'Ouest africain, notre ancienne colonie du Sénégal, qui faisait pour 14 millions et demi de transactions, en 1892, figure dans les relevés de 1901 pour plus de 20 millions. Il y a dix ans, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Congo et le Dahomey ne faisaient qu'un chiffre d'affaires global de 32 millions et demi. Pour 1901, et bien qu'en cette année une crise intense ait entravé les exportations du caoutchouc, qui est, jusqu'à ce jour, un des éléments les plus importants du trafic de sortie, les opérations commerciales de ces quatre colonies se totalisent par 71 millions. L'exercice 1902 donnera sans doute des résultats plus satisfaisants, car les exportations de denrées du crû du Congo et de la Côte d'Ivoire sont en légère reprise. Quant au Dahomey, dont nous connaissons les chiffres de 1902, il poursuit avec succès son développement économique. Le gain en 1902, par rapport à 1901, est de 4 millions et demi (30 millions et demi contre 26 millions).

Stationnaire à la Réunion, le commerce est en augmentation dans l'Inde française, par suite d'une succession de campagnes agricoles satisfaisantes, et à la Nouvelle-Calédonie, comme conséquence du développement de l'industrie minière et de la culture du café.

Tard venue dans les statistiques, la côte des Somalis donne lieu à des échanges déjà importants; grâce au chemin de fer qui met Djibouti en communication avec la fertile province du Harrar; l'avenir commercial de la colonie apparaît comme des plus brillants.

Nos colonies des Antilles, qui supportaient déjà le poids de la crise qui pèse sur l'industrie sucrière coloniale, ont été durement éprouvées. Le cataclysme qui a ravagé la Martinique ne pouvait pas manquer d'exercer son influence sur le commerce de la colonie; de 51 millions en 1901, les échanges sont retombés à 36 millions en 1902; ce ralentissement ne sera toutefois que passager.

Il importe maintenant de signaler les progrès du commerce de la France avec ses colonies. En 1892, nos colonies importaient pour 84 millions et demi de marchandises françaises sur un total de 234 millions; nous ne participions donc que pour 35 pour 100 environ dans le mouvement à l'entrée.

En 1901, sur une importation totale de 474 millions et demi, la part de la France s'élève à 245 millions, soit 51 pour 100; le gain est appréciable. A l'exportation, le mouvement vers la France est moins accentué; sur un chiffre de sorties totales de 231 millions en 1892, 103 millions ou 44 pour 100 étaient entrés dans la métropole. En 1901, sur un ensemble de 364 millions, nous n'avons absorbé que 171 millions et demi ou 46 pour 100. Il y a là une indication que les négociants doivent méditer; il serait fort utile que l'on fît des efforts pour créer en France des marchés plus importants qu'ils ne le sont actuellement pour les produits coloniaux. Le commerce national ne pourrait qu'en retirer de très grands avantages.

Traversées rapides de longs-courriers. — Un Succès pour les voiliers français.

Un journal anglais publie une statistique sur les traversées les plus remarquables des navires long-courriers du monde entier en 1902. Ses conclusions sont toutes en faveur des nouveaux voiliers français lancés depuis moins de dix ans.

Le classement donne la première place au bâtiment *Ville-du-Havre*, qui a effectué la traversée de la Nouvelle-Calédonie à Rotterdam en 93 jours; puis viennent: *Ville-de-Mulhouse*, même voyage à Greenock en 97 jours; *Ville-d'Orléans*, même voyage en 102 jours. Ces trois navires appartiennent à la Société des Voiliers havrais.

On trouve ensuite *Suzanne et Ernest Siegfried* de la maison Corblet et Cie, *Château d'If*, de la Compagnie marseillaise de Voiliers, qui ont effectué le même voyage en 102 jours.

Un autre navire récemment lancé, *Joliette*, de la Compagnie marseillaise, vient d'accomplir une sorte de tour de force en allant de Gibraltar à Pernambouc (Brésil) en 20 jours.

Nous enregistrons avec plaisir ces déclarations tout à l'honneur de notre marine marchande, mais nous sommes obligés de constater que pour les navires à vapeur, nous ne détenons pas les records.

Un Typhon au Tonkin. — Hanoï, Nam-Dinh, Ninh-Binh dévastés.

Le Tonkin vient d'essuyer le plus grand désastre qu'il ait eu à subir depuis notre occupation. Le 8 juin dernier, dans les centres de Nam-Dinh et de Hanoï, un véritable cyclone s'est abattu, dévastant tout sur son passage, causant les ruines les plus inattendues et les plus irréparables. Hanoï, Nam-Dinh, Ninh-Binh sont ravagés.

En quelques heures, la tempête a fait son œuvre dévastatrice, elle a soufflé sur Hanoï et sur les environs, de six heures du soir à minuit. Ce furent d'abord de violentes poussées de vent : un vent pris de folie qui fouettait dans tous les sens avec de brusques retours et de courts arrêts ; puis, ce fut l'avalanche, la trombe d'eau que déversait la violence de l'orage. Sous le vent, les poteaux, le long de la voie ferrée, ont été renversés. Le train, parti de Hanoï, à cinq heures du soir, dut revenir en arrière. A un kilomètre avant le pont de Hanoï, une rafale s'abattit sur des wagons qui furent culbutés en dehors de la voie.

UN DES PAVILLONS DE L'EXPOSITION D'HANOÏ, APRÈS LE CYCLONE.

D'après une photographie communiquée par M. Brangé-Doyé.

Dans les rues de Hanoï, l'aspect est lamentable. Les arbres sont couchés, pliés et brisés, les pylônes des tramways ont été tordus. Les immeubles ont été très éprouvés.

DEVANT L'ÉTAT-MAJOR, ALLÉE DE LA CONCESSION D'HANOÏ, APRÈS LE CYCLONE.

D'après une photographie communiquée par M. Brangé-Doyé.

Dans la rue de la Concession, les arbres barrent complètement la route. Tout a ployé sous la poussée du vent : les palissades ont été tordues, les murs couchés par terre. La maison du général en chef et celle du gouverneur ont leurs toitures très endommagées. Des jardins, il ne reste rien.

Le Service Géographique n'a plus de toit, et le magasin des subsistances n'est plus qu'un tas informe de moellons et de plâtras.

L'hôpital a souffert extraordinairement. La plupart des toitures en tôle ondulée ont été enlevées ; les couloirs joignant les bâtiments ont été jetés à terre. Deux malades sont morts de peur. Quant à l'hôpital indigène, il n'existe plus.

Aux environs de la citadelle, les dégâts sont immenses. Aux angles des rues, plusieurs maisons se sont effondrées. Le jardin botanique, couché, est impraticable. Une des extrémités des bâtiments militaires a été écrasée.

On ne saurait encore déterminer exactement la marche du cyclone. Elle semble irrégulière. Il s'est acharné plus spécialement sur certains points d'où il paraît avoir pris son élan, pour sauter quelques centaines de mètres plus loin. Bien que la ville tout entière ait été violemment ébranlée, certains points, plus particulièrement éprouvés, indiquent la route suivie par le cataclysme. La Concession et le square Paul-Bert, à l'une des extrémités de la ville, le quartier de la Citadelle, à l'autre extrémité, enfin le quartier de l'Exposition, ont le plus souffert.

Le pont Doumer a résisté d'une façon surprenante : on ne peut l'expliquer que par son heureuse direction par rapport au cyclone ; mais les remblais sont effondrés et les talus d'accès ont glissé au fleuve.

Sur le fleuve même, des jonques désemparées suivent le fil de l'eau. Les appontements ont disparu. Le quai est complètement balayé et les énormes pylônes, qui supportaient les lampes électriques, ont été tordus plusieurs fois sur eux-mêmes.

Dans la campagne, le désastre est aussi complet. De Nam-Dinh à Vietry, il n'y a plus une case qui ait gardé son toit, il n'y a plus un poteau télégraphique qui soit resté debout.

A Nam-Dinh, à Ninh-Binh, s'offre le même spectacle de désolation. Ces deux villes, construites moins solidement qu'Hanoï, sont à peu près détruites.

On compte les morts par centaines et les dégâts s'élèvent au moins à 30 millions.

Le gouverneur, M. Beau, en présence du désastre qui s'est abattu sur le pays, a fait une énergique et fière déclaration, conviant ses administrés à se mettre

immédiatement au travail pour réparer un malheur qui porte un coup terrible à la prospérité naguère croissante de la colonie.

Après la catastrophe de la Martinique, le cyclone du Tonkin! Triste anniversaire, jours maudits, qui étreignent douloureusement le cœur de la métropole!

La Défense contre la Peste. — La Désinfection des navires par l'Acide sulfureux.

La question de la peste est sans cesse à l'ordre du jour. Il ne se passe pas de semaines qu'on ne signale ici ou là l'arrivée d'un navire suspect. Après avoir, dans notre numéro du 4 juillet 1903, indiqué certaine médication d'une nature un peu spéciale, nous exposons ici un système de défense dont les résultats méritent toute l'attention des intéressés.

La peste, qui règne aux Indes et en Extrême-Orient presque à l'état endémique et qui y fait tant de ravages, menace sans cesse l'Europe qui, pour se garer du fléau, impose aux navires des quarantaines, c'est-à-dire des séjours plus ou moins prolongés dans des endroits isolés. Au cours de ces quarantaines, les navires sont soumis à certaines opérations de désinfection. Mais il s'en faut que celles-ci soient toujours efficaces, et nombreux sont les exemples de navires ayant montré de la contamination même après un séjour de plusieurs semaines en quarantaine. On a présent à l'esprit l'incident récent du paquebot *Sénégal*. Ce navire, arrivé à Marseille, venant de Beyrouth où la peste régnait, fut mis en quarantaine pendant onze jours. Parti peu après pour une croisière en Méditerranée, un cas de peste éclatait à son bord. Les quarantaines, telles qu'on les pratique actuellement, sont donc inutiles. Elles sont en outre dangereuses par le peu de sécurité qu'elles donnent. Enfin, elles sont onéreuses pour l'armateur, étant, du fait même de leur durée, une source de dépenses considérables. Mais il y a plus. Les opérations de désinfection qu'on y pratique sont conduites de telle manière qu'elles doivent amener la contagion et la propagation du mal que l'on veut éviter, car elles obligent l'armateur à décharger sa cargaison suspecte avant la désinfection, quitte à la recharger après cette opération. Or les travaux des savants ont démontré péremptoirement que les rats étaient les plus sûrs agents de transmission du fléau. Et ceux-ci jetés à terre avec la cargaison ont toute faculté et toute facilité de se répandre, de pulluler et d'engendrer le mal.

Il s'agit donc de trouver un moyen d'obvier à ces multiples inconvénients, c'est-à-dire d'avoir un procédé de désinfection à la fois sûr et rapide et permettant d'assainir un navire sans toucher à sa cargaison. L'emploi d'un gaz semble tout indiqué en la circonstance. Et c'est, en effet, de ce côté qu'on a cherché le remède; on a donc proposé non pas un, mais deux gaz : l'acide carbonique et l'acide sulfureux.

L'acide carbonique a contre lui qu'il ne révèle pas sa présence par une odeur caractéristique et qu'ainsi il est on ne peut plus dangereux pour l'homme. De plus, il faut en employer de grandes quantités pour tuer les microbes, en sorte que son usage peut devenir dispendieux.

L'acide sulfureux est, au contraire, le gaz par excellence pour la désinfection des navires. Son odeur révèle sa présence et écarte tout danger d'asphyxie pour l'homme; sa production n'exige que peu de frais et il suffit de charger l'air d'une proportion insignifiante de ce gaz pour le rendre mortel aux microbes des maladies pestilentielles. Seulement, il est bien entendu que, pour avoir une atmosphère vraiment sulfureuse, il ne faut pas se borner à brûler, comme on le fait parfois, un peu de fleur de soufre à l'entrée d'une cale; le gaz doit être envoyé sous pression dans les cales du navire et de telle manière que l'air y soit peu à peu remplacé par le gaz. C'est ce que réalise pleinement un appareil usité depuis longtemps en Amérique et en Angleterre, l'appareil Clayton, lequel donne toute satisfaction.

Comment admet-on que nos ports n'aient pas encore cet appareil? C'est ce qu'on ne peut comprendre. Et c'est ce qui fait que nous avons vu, l'an dernier, cette chose inouïe : un vapeur, la *City-of-Perth*, arrivant à Dunkerque avec la peste à bord et obligé d'aller se faire désinfecter à Londres!

Cette histoire de la *City-of-Perth* doit être contée en détail. Les rats étant, à n'en pas douter, les propagateurs de la maladie, il fallait donc tuer les rats à bord de ce vapeur. Mais, comme ni à Dunkerque, ni au Havre il n'y a d'installation convenable — ce qui est un comble — le service sanitaire intima l'ordre à la *City-of-Perth* d'aller subir la désinfection à Saint-Nazaire, soit à trois jours de Dunkerque! Les armateurs du navire préférèrent aller à Londres, où les opérations se firent avec autant de facilité que de sûreté.

Il y a dans le port de Londres un chaland à vapeur sur lequel se trouvent deux appareils Clayton.

Ce chaland est venu se ranger contre la *City-of-Perth*, dès l'arrivée de ce bateau dans la Tamise. Des tuyaux de 17 centimètres de diamètre inondèrent, en quelques heures, les cales du navire, l'opération fut rapidement faite, tous les rats et leurs puces furent tués.

Rien ne fut abîmé à bord, ni dans les salons, ni dans les cabines, ni dans la chambre des machines. Cela a une grande importance, car les détracteurs de l'acide sulfureux soutiennent que ce gaz détériore tout, coque, machines et chargement. Or il n'en est rien. De nombreuses expériences faites avec le plus grand soin ont démontré que l'acide sulfureux fourni par l'appareil Clayton ne détériorait rien. Aussi son emploi se généralise-t-il partout, sauf en France! A côté de la *City-of-Perth* se trouvait, par exemple, un bateau de la Compagnie British India, le *Rewa*, qui a été désinfecté à Londres, il y a un an, et qui venait de subir la même opération, quelques jours plus tôt; il était en parfait état et se préparait à aller embarquer des invités qu'il devait conduire à la revue navale du couronnement.

Trois jours après son arrivée à Londres, le service sanitaire anglais donnait la libre pratique à la *City-of-Perth*, l'opération de la désinfection avait été

faite en laissant toutes les marchandises à bord; l'équipage n'avait pas quitté une minute le bateau, se contentant de se déplacer à mesure que l'on sulfurait l'avant ou l'arrière. Les frais avaient été réduits au minimum; et pourtant, comme l'a dit le Dr Calmette, directeur de l'Institut Pasteur de Lille, aux habitants de Dunkerque, toutes les précautions ont été bien prises et tout a été bien désinfecté.

Depuis que l'incident du *City-of-Perth* a démontré victorieusement l'efficacité du gaz Clayton pour la désinfection et l'assainissement des navires suspects, on a compris, mais trop timidement encore, qu'un moyen de défense, sûr et peu coûteux, existait contre la peste.

Il est temps que ces mesures si simples soient appliquées en France, que notre marine marchande ne supporte plus de quarantaines inutiles, et que nous soyons parfaitement en mesure de lutter contre l'introduction de la peste, qui nous menace de tous les côtés. Pour atteindre ce but, il faut un tout petit effort d'argent du service sanitaire, qui devra acheter les appareils appropriés. Espérons que cet effort sera fait sans retard.

L'Élevage des Lamas en Bolivie. — Le Chameau d'Amérique.

La Bolivie ne possède ni éléphants, comme l'Inde, ni chameaux, comme la Tartarie et l'Afrique septentrionale, ni yacks, comme le Thibet. C'est à peine si, pour mémoire, on peut parler de ses chevaux de petite taille, sans grande énergie, et d'une exigence pour la nourriture peu en rapport avec la stérilité des hauts plateaux. Il y a bien aussi quelques ânes d'une espèce particulière et dont on utilise la force (ils portent 150 kilogrammes), le pied sûr, l'estomac si complaisant, qu'on peut exiger de longues traites sans eau et sans nourriture. Cependant le burros — c'est son nom — souffre du froid dans les grandes altitudes, et c'est là un grave inconvénient sur les pentes de la Cordillère.

Heureusement la Bolivie possède un animal merveilleusement adapté aux nécessités locales : le lama. Le lama porte vaillamment 75 kilogrammes en deux charges équilibrées, grimpe par des sentiers de chèvre, se passe de boire et de manger pendant de longues heures et ne souffre d'aucune intempérie. Ajoutons que sa chair est comestible et que sa laine est une ressource précieuse. On ne peut rien exiger de plus de cet animal très doux, auquel on confie des fardeaux, que l'on tond et que l'on mange. On s'est demandé si, jusqu'à présent, on avait compris l'importance d'un tel auxiliaire et si l'on ne devait pas s'occuper un peu de son élevage. Déjà, avant la conquête des Européens, les souverains du pays avaient interdit la chasse de ces animaux, mais la chute des principautés encore indépendantes n'avait laissé subsister ni les coutumes ni les lois des souverains indigènes et, peu à peu, le nombre des lamas avait diminué.

Aujourd'hui, ces intéressants animaux vivent en troupeaux comme des moutons, on leur fait traîner la charrue, mais surtout on les utilise comme porteurs. Ce sont les chameaux de la Bolivie. Ils appartiennent d'ailleurs à la même famille. Ce sont des ruminants qui rivalisent de sobriété avec leurs congénères des déserts asiatiques et africains. Comme eux, ils s'agenouillent pour recevoir leur charge et ne se relèvent que s'ils jugent pouvoir la porter; comme eux, la nuit, ils ne mangent pas, ils ruminent. Plus petits, ils ont la taille du cerf ou du chevreuil, sont agiles, gracieux et doux. Leur pied, au lieu d'être plat, se termine par deux doigts qui leur permettent de s'accrocher aux moindres aspérités. Il y a trois variétés de lamas : le lama proprement dit; l'alpaca, dont la laine fournit l'étoffe appelée par corruption l'alpaga, et le guanaco ou vigogne. Tous trois sont également aptes au portage et la Bolivie n'a qu'à domestiquer les nombreux troupeaux dont la nature l'a douée pour posséder un auxiliaire de premier ordre.

Les chiffres contenus dans notre article du 18 juillet 1903, intitulé *Les plus hautes Villes du Monde*, ont été établis par M. Louis Gobet, élève de l'Institut géographique de l'Université de Fribourg (Suisse).

Joseph Révil, président de la Société d'histoire naturelle de la Savoie, et **Joseph Corcelle**, professeur agrégé de l'Université. — *La Savoie et Aix-les-Bains* : Guide du touriste, du Naturaliste et de l'Archéologue. 1 vol. in-16, de la collection des *Guides Boule*, illustré de 107 dessins ou photographies et de 2 cartes en couleur. Masson et Cie, éditeurs, cartonné toile, couverture illustrée. Prix : 4 fr. 50.

Le guide de la Savoie qui vient de paraître est le cinquième d'une collection fort intéressante.

La première partie, la monographie, expose, d'une façon intelligible pour tous, tout ce qu'il est indispensable de connaître sur la géologie de la Savoie, son orographie, son hydrographie, son climat, sa flore, sa faune, son anthropologie, son archéologie, son histoire, sa population, sa langue, ses mœurs et coutumes, son agriculture, son commerce et son industrie, son administration.

La seconde partie constitue le « Guide » proprement dit, et, tant au point de vue de l'attrait et de l'exactitude des descriptions qu'à celui de la sûreté et de la précision des renseignements et conseils pratiques, elle comblera tous les désirs des touristes et des fervents adeptes de l'alpinisme.

Une série de belles et intéressantes illustrations documentaires (dessins et photographies) une carte des itinéraires et une carte des environs d'Aix-les-Bains et de Chambéry augmentent l'attrait de cet excellent volume que nous n'hésitons pas à recommander, comme le guide le meilleur et le mieux renseigné, aux visiteurs de la Savoie.

A. Dry. — *Trinacria : Promenades et Impressions siciliennes.* 1 vol. in-16. Prix : 3 fr. 50. Librairie Plon-Nourrit et Cie, 8, rue Garancière, Paris.

C'est le séduisant tableau d'un coin de terre si intéressant encore par ses beautés naturelles, ses souvenirs classiques, ses ruines fameuses, ses riches églises et ses paysages ensoleillés. M. A. Dry a aussi regardé les hommes, et il donne, sur les mœurs et les traditions de curieux détails qui font clairement comprendre l'état actuel du pays, les aspirations des habitants et l'âme sicilienne.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

LE MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

Bruxelles.

Une Réception officielle chez le Sultan Doruma.

Un voyageur belge, le capitaine Landeghem, vient d'explorer les régions encore peu connues de l'Etat Libre et, en particulier, le bassin du Haut Uélé. Pendant qu'il s'enfonçait ainsi dans la brousse africaine, un bruit lugubre courait à son sujet à Léopoldville et à Boma : on prétendait que l'explorateur avait été assassiné par les indigènes.

Une lettre de ce dernier, datée du 1er mars de cette année, est venue heureusement dissiper ces craintes, et elle prouve que, loin d'avoir échoué dans sa mission, il a été, au contraire, admirablement reçu par le sultan Doruma qui, en 1894, avait pourtant fait massacrer le capitaine Bonvalet et le sergent Devos, et s'était opposé au passage de l'inspecteur d'Etat, Chaltin.

On sait que ce chef azande exerce un pouvoir absolu sur de vastes territoires situés sur la frontière nord de l'Etat du Congo, aux confins de la province de Bahr-el-Gazal. Le capitaine Landeghem avait été officiellement chargé, entre autres missions, de nouer avec ce redoutable chef des relations amicales.

Comme il est resté chez son hôte sauvage une huitaine de jours sans donner de ses nouvelles aux chefs indigènes amis, ceux-ci auront probablement cru à son massacre et fait partager leurs appréhensions aux agents belges. L'analyse et les citations de la longue lettre du capitaine mettent, au contraire, en pleine lumière une vérité si inconnue de tant d'explorateurs africains : c'est qu'avec de la douceur, dans le continent noir, on arrive à bout de tout, même à dompter les naturels les plus féroces

Pénétrer, à la tête d'une troupe, sur les territoires de Doruma, c'était le braver et courir à une perte certaine. Le capitaine se décida à se rendre chez le despote nègre, escorté seulement de quatre de ses plus dévoués soldats, et à agir par la douceur et la persuasion. Après avoir établi son campement à Bafuka, sur la frontière de l'Etat Libre, à quatre journées de marche de la résidence du chef, il lui envoya un émissaire pour lui remettre un cadeau et lui faire part du désir d'entrer en relations avec lui. Doruma, après quelques jours d'hésitation, fit répondre qu'il acceptait.

Si le capitaine avait écouté les conseils des chefs amis qui lui faisaient craindre le sort de Bonvalet, il n'aurait pas continué sa route. Mais le succès de sa mission en dépendait, et, sans hésiter, il alla se mettre dans la gueule du loup.

Voici comment il raconte dans sa lettre sa première rencontre avec le tyran noir :

Doruma était à la tête d'un millier de guerriers armés de fusils, d'arcs et de lances, chantant et dansant aux sons d'une musique infernale. Il me conduisit dans une case en paille qu'il avait fait construire à mon intention. Je m'aperçus qu'il était à moitié ivre et je ne pouvais songer à causer sérieusement avec lui, car un seul mot mal compris aurait pu gâter les choses. Son nez énorme, sa large bouche, dont les dents et les gencives sont noircies par l'abus de l'alcool, ses yeux énormes aux pupilles dilatées lui font une figure de bandit, comme je n'en ai jamais rencontré pendant mes quatre années de vie africaine.

Si abruti qu'il soit, ce sultan est un guerrier redoutable : depuis trente ans qu'il règne en souverain, il a toujours battu les Arabes et les traitants de Khartoum qui venaient faire des razzias chez lui. Ses soldats sont remarquables par leur souplesse et leur force musculaire. Ils sont d'une taille au-dessus de la moyenne; leurs traits ne manquent pas d'une certaine finesse et sont très réguliers. Leur costume se compose d'un pagne en écorce de rokko et d'une peau d'antilope qu'ils attachent aux épaules au moyen de cordes. Comme coiffure, ils portent un petit chapeau de paille garni de plumes. Cet accoutrement leur donne une attitude guerrière et un aspect sauvage. Ils ne s'approchent de leur chef qu'en rampant sur les genoux. Arrivés à portée de sa voix, ils s'arrêtent et restent à genoux pendant tout le temps que dure l'entretien. Tout, dans leur attitude, trahit une très grande crainte, et c'est à peine s'ils osent élever la voix pour se faire entendre. Après avoir reçu la réponse à sa demande, le solliciteur frotte avec ses mains la terre aux pieds du sultan, puis se retire, toujours à genoux et à reculons. Couché sur son lit de bambou, sa longue pipe à la bouche, le despote cannibale, pendant ce temps-là, reste immobile comme une statue de bronze.

Le soir approchant, continue le capitaine Landeghem, Doruma se retira enfin dans la zériba où sont logées ses six cents femmes. Son état complet d'ivresse (car il avait encore bu durant tout le temps de sa réception) ne laissa pas de m'inquiéter, car il aurait pu, dans un de ses moments de folie alcoolique, changer ses sentiments amicaux à mon égard et me faire massacrer....

A 7 heures du matin, il revint, et je profitai de ce qu'il était sain d'esprit et de bonne humeur pour lui exposer l'objet de ma visite. Mais il ne voulut rien entendre et exigea d'abord que je fisse l'échange de sang avec lui, en présence des guerriers réunis. Nous nous fîmes réciproquement une petite entaille sur la poitrine, puis, après nous être promis fidélité, nous mangeâmes tous deux le morceau d'écorce sur lequel nous avions recueilli le sang de nos plaies. Je n'avalai pas cette horrible mixture, composée du sang alcoolisé de cet abruti, sans un profond dégoût. Mais à ce prix j'étais convaincu qu'il tiendrait parole, et que je pourrais traiter avec lui en toute sécurité. J'obtins, en effet, tout ce qui m'était nécessaire pour l'exécution de ma mission, et je repartis en emportant des cadeaux et des vivres offerts par mon bon frère Doruma.

THE NEW YORK PRESS

Un Peuple de pieux Parricides.

Un explorateur américain, M. Bogoroz, qui a séjourné chez les Tchouktchis, dans le nord-ouest de la Sibérie, chargé d'une mission de la part du Muséum d'histoire naturelle de New York, rapporte de curieux détails sur les peuplades qu'il a vues de près dans les régions désolées qui avoisinent l'océan Glacial, et, entre autres, sur la coutume qu'ont les Tchouktchis de mettre à mort les vieillards des deux sexes qui ne peuvent plus travailler et qui tombent à la charge de leurs familles.

Il est vrai que la terre stérile, le climat meurtrier, les famines fréquentes, la misère générale qui est l'état habituel de toute une race, excusent, jusqu'à un certain point, une coutume qui d'ailleurs semble très ancienne et qui est vénérée comme un rite religieux. Ces pauvres Tchouktchis, pêcheurs sur la côte, éleveurs de rennes dans l'intérieur du pays, ne sont au demeurant ni d'un tempérament sanguinaire ni d'un naturel insensible; au contraire, M. Bogoroz les a trouvés, dans leurs rapports familiaux, plutôt doux et affectueux. Mais, par une application imprévue et inconsciente, bien que fatale, de la loi de Malthus, quand le garde-manger est maigre, les mangeurs ne peuvent excéder un nombre très limité, et les bouches inutiles sont nécessairement éliminées.

Jusqu'ici, rien de bien particulier : les Chinois, certaines tribus de l'Océanie, etc., ont aussi l'habitude de se défaire de la même manière de ceux des leurs qui leur sont à charge. Mais, tandis que chez ces derniers le meurtre des enfants ou des vieillards est considéré comme un sacrifice, un châtiment, ou du moins un pis-aller, chez les Tchouktchis, ce sont les victimes elles-mêmes qui réclament la mort à grands cris, qui l'exigent de la part de leurs enfants, comme l'accomplissement d'un devoir filial; et le fils qui refuserait de plonger pieusement le fer dans le sein de son père serait maudit par ce dernier, et chargé de l'exécration publique.

Revêtu de ses habits de fête, accroupi sur des peaux de phoque superposées, le vieillard disparaît derrière un rideau, aux yeux des assistants accourus et de son fils lui-même, qui, armé d'une lance, en perce d'abord l'écran. La victime place elle-même la pointe aiguë de l'arme sur sa poitrine nue, à l'endroit où elle recevra le coup mortel. « Pousse! » crie-t-elle alors à son fils. Quand, par exception, la main du bon meurtrier a tremblé et que le fer a dévié, le père lui lance des paroles telles que celles-ci, que M. Bogoroz déclare avoir entendues :

« Pourquoi ta main tremble-t-elle? Ne dois-je pas aller dans un meilleur pays, où je n'aurai plus jamais faim? Recommence, et ne tremble plus! »

Les Dames européennes chez l'Impératrice de Chine.

L'âme de la Chine est d'une infinie variété. Dans une complication étrange, sa civilisation raffinée s'allie à la pire grossièreté; l'horreur de sa barbarie n'a d'égale que l'intensité de son art exquis. Comment la terrible impératrice, qui joua, en 1900, un rôle mystérieusement sinistre, peut-elle occuper le premier plan d'un tableau frais comme une idylle, gracieux comme un babillage d'enfant?

Audience d'Été.

L'étiquette de la cour prohibant l'usage des palanquins de paille, les dames européennes étouffaient dans leurs litières couvertes. Il était midi, le soleil dardait ses plus chauds rayons, et les palanquins, portés au pas de course sur les pavés brûlants, défilaient rapidement devant des murs jaunes et des dragons de majolique tout ruisselants d'aveuglante lumière.

Enfin les porteurs s'arrêtent, et les dames descendent dans le « Pavillon du Repos » où règne de la fraîcheur et une demi-obscurité. Ce n'est plus le parfum des pommes mûres qui flotte dans l'air, comme en hiver, mais celui des abricots frais.

Après une halte de quelques instants, les visiteuses sont conduites par une longue enfilade de couloirs serpentins dans la salle de « l'Éducation du caractère ». Les gracieux « papillons de la cour », rouges, bleus, verts, accourent gaiement et s'emparent des Européennes. Une de ces gracieuses Chinoises reconnaît Mme V. Skaïa, la tire doucement par un pli de sa jupe et lui prend le coude.

« Tu te souviens de moi, maîtresse?

— Oui, oui, seulement ne tire pas si fort ma robe, parce que tu vas la déchirer. »

La fillette rit, passe de l'autre côté, soulève légèrement la robe d'une main et de l'autre agite l'éventail.

« Tu as chaud, maîtresse?

— Très chaud! »

Un pont dans le palais d'Été.

D'après une photographie de M. Vaselli.

Enfin les dames sont introduites dans une salle un peu assombrie. L'impératrice, en robe bleu pâle, est assise sur un trône bas, recouvert de soie jaune clair, bordée de ravissantes crépines. Tout près, dans un fauteuil trop bas pour qu'on puisse l'appeler un trône, est blottie la petite personne menue de l'empereur.

Dans sa robe claire d'été, l'impératrice paraît plus jeune. Son *khalat* couleur du ciel, d'une étoffe légère et transparente, brodée à miracle de fines grappes de glycines, est une merveille de beauté. Comme toujours, l'impératrice ruisselle de perles. L'empereur aussi est en tenue d'été; son *khalat* noir transparent, brodé de dragons d'or, pend sur son corps amaigri, et son cou frêle, sans col, reste découvert.

Son visage est de couleur citron, mais on voit que la réception l'amuse, et, dès qu'elle est terminée, l'impératrice et l'empereur, suivis de la cour, puis des

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 19, page 145.

Européennes, passent dans une autre salle d'où l'étiquette officielle et cérémonieuse est entièrement bannie.

L'impératrice s'approche de Mme V. Skaïa, lui caresse les joues, les mains, puis accorde les mêmes marques de bienveillance aux autres dames en disant :

« I-nsia, i-nsia ! (Nous formons toutes une seule famille.) »

Mme V. Skaïa se mêle aux dames qui entouraient l'empereur.

« Souffrez-vous de la chaleur? lui demande-t-il. »

Sa voix est faible et sa parole indistincte.

A ce moment, les domestiques apportèrent du thé, seulement dans les tasses il ne nageait plus des fleurs de jasmin, comme en hiver, mais des pétales de roses rouges. A peine les dames eurent-elles pris le thé, que les mandarins et les eunuques les invitèrent à passer au jardin. L'impératrice s'assit dans un ravissant palanquin de soie jaune, un vrai joujou, et les dames européennes dans des litières de même forme, mais rouges.

Le cortège se mit en branle, d'abord assez vite, puis au pas de course. Pendant plus d'un quart d'heure, on monta d'escalier en escalier, on passa par d'innombrables portes et couloirs, puis on déposa l'impératrice et ses invitées dans une immense salle très fraîche, au plafond de chêne sculpté.

De tous les coins venait une fraîcheur délicieuse, et Mme V. Skaïa remarqua partout d'énormes blocs de glace. L'impératrice offrit alors à ses convives, en souvenir, de menus objets en bois de santal, ornés de pierres précieuses; puis, la distribution terminée, Sa Majesté et toutes ses invitées remontèrent en palanquin, et de nouveau elles furent emportées par les sinuosités d'un labyrinthe. Cette fois, on les déposa dans les appartements de l'empereur.

Le petit salon était orné d'une multitude de meubles chinois et européens. Au plafond étaient suspendus deux lustres européens; deux grands harmoniums étaient disposés symétriquement près du mur. Les horloges, les pendules et les montres de toutes formes, de toutes dimensions, les unes hautes de la taille d'un homme, les autres minuscules, étaient répandues à profusion partout.

Le salon est divisé en plusieurs compartiments; dans une de ces petites divisions se trouve la chambre de l'empereur. Celui-ci, du geste, invitait ses visiteuses à examiner sa couche.

LE BOUDDHA GÉANT DU PALAIS D'ÉTÉ.

D'après une photographie de M. Vaselli.

Un mandarin écarta les rideaux de soie bleu pâle, et l'on aperçut un large *kan* (lit) luxueusement drapé de soie bleu pâle, avec des coussins d'un jaune d'or éclatant; partout, des crépines, des soies merveilleuses, des broderies exquises, beaucoup de goût, mais nulle ombre de confort.

En hiver, on doit étouffer dans cette chambre à coucher, et en été, cette cage de soie doit être décidément insupportable. Mais l'empereur était enchanté de voir qu'on admirait son lit, et il pressait chaque dame de venir le contempler.

Une nouvelle promenade en palanquin amena les visiteuses dans la salle à manger. Cette fois, chacune eut son fauteuil, et à côté de son assiette trouva un menu à son nom. Outre les bâtons élégants, il y avait des fourchettes, des couteaux et même des serviettes de table. Mais quelles serviettes ! Des mouchoirs de cretonne de différentes couleurs, vert clair, framboise, bleu; la cretonne crie sous les doigts et les tache en vert, rouge ou bleu. En revanche, les petites assiettes de porcelaine chinoise paraissent adorables, et les petits bâtons sont ornés d'argent.

Le menu ne différa pas beaucoup du festin d'hiver, mais une sincère cordialité régna tout le temps. Enfin, l'impératrice se leva, c'était la fin du dîner. Leurs Majestés sortirent de la salle, et, à leur place, arriva la jeune impératrice Khouan-Khou, suivie d'un nouveau groupe de dames de la cour et de mandarins. Et tous et toutes, conformément au code de la bonne compagnie en Chine, s'empressèrent de demander à chacune de leurs convives européennes, avec un sourire exquis :

« Madame, quel âge avez-vous? »

Mme V. Skaïa s'approcha de la jeune impératrice qui l'examina avec curiosité.

« Vous êtes mariée, Madame? demanda-t-elle.

— Oui, Khouan-Khou.

— Chez vous, les dames et les jeunes filles portent-elles la même coiffure?

— Comme chez vous, Khouan-Khou.

— Oh ! non, regardez? »

Elle pencha vers la dame russe sa tête, dont les cheveux étaient relevés avec art et entremêlés de tout un parterre de fleurs; puis elle montra sur son front, à la racine des cheveux, deux triangles tracés à l'encre de Chine.

« Vous voyez, nos femmes mariées doivent avoir ce dessin sur le front et les jeunes filles ne l'ont pas. »

Elle prit une jeune Chinoise par la main et inclina vers Mme V. Skaïa son front étroit. Il était en effet vierge de tout signe.

Subitement les domestiques crièrent :

« *Tin-si, tin-si!* (Allez entendre les chansons!)

— Nous irons au théâtre, dit l'impératrice Khouan-Khou. Vous aimez le spectacle? » demanda-t-elle à Mme V. Skaïa.

Elle prit la dame russe par la main et la conduisit, en la prévenant à tout instant :

« Attention, ne tombez pas, voici une marche, attention. »

Elles traversèrent ainsi plusieurs salles et beaucoup de petites chambres; elles se trouvèrent enfin dans une grande cour, d'où elles pénétrèrent dans le théâtre. L'énorme *Pzn* consiste en une tente de nattes dont le plafond a la forme d'une coupole, et dont les parois enchâssent des fenêtres d'aspect bizarre.

émerveillaient les yeux par leur richesse et leur coloris.

La plupart des acteurs portent des masques... Ils représentent des diables, des esprits du mal et du bien. Quelques-uns de ces masques sont si hideux, qu'ils inspirent la terreur. De ces masques s'échappent des cris, des hurlements, scandés par l'éclat des gongs, et qui produisent un effet plutôt désagréable sur des nerfs européens; mais les dames chinoises ont toutes l'air de s'amuser beaucoup, tant il est vrai que tous nos plaisirs sont de convention.

Bientôt l'impératrice mère se lève. Le spectacle est terminé. L'audience, cette fois, a duré quatre heures. Les dames européennes sont un peu lasses et tout heureuses de se retrouver entre les mains des gentils « papillons » qui les ajustent, les amusent de leur babil, et les accompagnent de force souhaits, lorsqu'elles montent en palanquin pour quitter le Palais d'été.

MICHEL DELINES.

PALAIS IMPÉRIAL : LE LAC DES LOTUS.

D'après une photographie.

Les invitées furent conviées à prendre place autour de larges et longues tables couvertes de desserts : des pâtes de roses, des confitures d'oranges, des amandes blanches, des poires et surtout des abricots parfumés.

Khouan-Khou pria les dames de faire honneur au dessert, en regardant le spectacle. En effet, devant les spectatrices s'élevait un immense pavillon, avec une scène. Le pavillon est tout bleu et or; du toit retombent des figures sculptées de bêtes fantastiques et de fleurs dorées, à côté de dragons à la gueule béante.

Tout à coup, l'on entend le terrible grincement de la musique chinoise, et les musiciens apparaissent sur la scène, suivis des acteurs, qui marchent comme des félins.

Mme V. Skaïa avoue qu'elle ne peut pas dire si elle a assisté à une comédie ou à un drame. C'était plutôt un spectacle fantastique, comme un conte de Hoffmann transporté sur la scène. Déjà les costumes des acteurs, dorés, bleu pâle très clair ou verts et violets, brodés d'or véritable, ornés de crépines d'or,

L'Infiltration des Japonais en Chine.

Le Japon s'est depuis peu donné pour tâche d'affranchir la Chine de la tutelle européenne, d'arracher aux occidentaux les bénéfices de l'exploitation du vaste Empire. Son affinité de race, sa connaissance de la psychologie et de la langue chinoises, lui facilitent grandement la besogne. C'est par la persuasion et le conseil qu'il procède, opérant ainsi une véritable infiltration patiente et habile.

L'ACTIVITÉ des Japonais en Chine se manifeste de plus en plus et de toutes les manières. Un chiffre est d'abord intéressant à relever : le nombre de Japonais résidant dans les ports chinois ouverts au commerce,

est passé de 2 900, en 1900, à 4 170 à la fin de 1901, sur un total de 19 119 étrangers. Ce nombre s'est notablement accru depuis lors. On compte actuellement, en juillet 1903, plus de 500 Japonais à Pékin. Et, signe des temps, le vice-roi actuel de Tchi-li a épousé une Japonaise.

Presque tous les vice-rois ont auprès d'eux des agents commerciaux japonais. Il y a treize consulats japonais en Chine et le budget de 1903-1904 prévoit trois nouveaux postes[1]. Un projet de loi a été déposé à la Diète japonaise pour la formation d'une banque sino-japonaise, au capital de 50 millions de francs environ (20 millions de yen) dont 15 souscrits par le Gouvernement; le projet de budget pour l'exercice 1903-1904 prévoit à cet effet un crédit de 7 500 000 francs pour achat d'actions et premières dépenses d'établissement.

La réorganisation du service postal a été confiée à un Japonais. M. Twaya Magozo, de l'Université de Tokio, a été appelé à Pékin pour établir un nouveau code. La création d'un poste de police à Pékin a été confiée à un Japonais, à Tien Tsin également.

Des aciéries importantes ont été créées en novembre 1902, à Che-fou, par un Japonais. A la même époque, des ingénieurs japonais ont été engagés pour la construction du chemin de fer Hankéou-Canton. Bref, voyageurs, commerçants, industriels, se répandent dans toute la Chine.

Les Japonais, ayant compris, par leur propre expérience, que la communauté d'enseignement devait servir dans de vastes proportions leur œuvre d'expansion, ont obtenu que des étudiants célestes se rendent en masse à l'Université et aux grandes écoles de Tokio. Mille étudiants sont ainsi au Japon. La turbulence dont ils font preuve donne un avant-goût de l'ardeur qu'ils témoigneront, de retour au pays, dans la propagation des idées nouvelles. C'est à tel point que ces jeunes gens passent pour des révolutionnaires avérés. Le bruit a couru, la semaine dernière, que l'empereur de Chine avait transmis l'ordre secret d'arrêter les meneurs qui avaient formé une société soupçonnée de comploter le renversement de la dynastie mandchourienne. L'empereur ordonnait même d'exécuter ceux reconnus coupables; quant à ceux qui restaient seulement soupçonnés, il leur faisait interdire l'entrée du territoire chinois.

De même que les étudiants chinois viennent s'initier à la science moderne à Tokio, les étudiants japonais, utilisant leur avance classique, voyagent en Chine pour apprendre à la connaître pratiquement. En mai 1902, une centaine d'entre eux, conduits par le général Nozu, sont arrivés dans le pays pour se perfectionner dans la langue chinoise, se mettre au courant des affaires locales, étudier les installations à créer.

L'Université actuelle de Pékin doit être incessamment réorganisée à la japonaise. Elle comprendra trois facultés, philosophie, droit et médecine, et une école technique supérieure pour les sciences commerciales. Une école spéciale pour élèves fonctionnaires chinois est dirigée par deux docteurs en droit japonais. Au mois de mars dernier, douze instructeurs japonais auraient été engagés par l'ancien vice-roi Chang-Chih-Toung pour l'École normale de Nankin que ce personnage se proposait de créer; l'École devait s'ouvrir en mai 1903 pour l'instruction de quatre-vingts étudiants élèves-répétiteurs et comprendre six cents élèves en 1904.

Un hôpital sera prochainement fondé par des médecins japonais dans la capitale chinoise : le baron Shibusawa patronnera cette entreprise.

L'élément militaire japonais n'a pas été le dernier, comme bien on pense, à pénétrer en Chine. Dans plusieurs provinces ce sont des officiers d'artillerie japonais qui dirigent les arsenaux. En août 1902, le général de brigade Yamane, du grand état-major japonais, officier de grande valeur qui a fait ses études militaires en Allemagne, a été nommé attaché militaire à Pékin, poste exercé jusque-là par un capitaine : l'importance de son grade et de sa personnalité donne à penser qu'il ne doit pas se borner à un simple rôle de représentation. Au même moment, le vice-roi Yuen-Chi-Kai disposait de vingt-six officiers japonais pour instruire son armée.

Tout récemment, le vice-roi du Yun-nan a pris à son service des officiers japonais qui ont opéré un véritable bouleversement dans les institutions militaires de la province.

L'infiltration des Japonais en Chine est donc manifeste. Elle se fait au grand jour. Au mois de décembre 1902, le prince chinois Tsaï-Tcheng, dans un banquet donné en son honneur à Tokio, portait un toast où il disait : « Les liens qui unissent les deux États, liens de race, de littérature, d'intérêts, ne peuvent que se resserrer dans l'avenir. Les deux nations marchent la main dans la main pour l'œuvre de restauration de l'Asie. »

Il est permis de se demander, comme le fait la *Revue des questions diplomatiques et coloniales*, si les Chinois, une fois leur apprentissage terminé, ne chercheront pas à se débarrasser de leurs initiateurs japonais, comme ceux-ci se sont passés de leurs instructeurs européens. Mais cette éventualité ne se produira pas tout de suite. Le Japon est pour longtemps encore le meilleur ami de la Chine.

1. Changhaï, Hong-kong, Tien-tsin, Che-fou, Fou-tchéou Kouang-tchéou, Chasi, Amoy, Tchungking, Niou-tchiang, Hankéou, Fouthéou, Karbin. Les trois nouveaux postes sont : Canton, Ningpo, Swatow.

L'Expédition Jacques Lebaudy à la Côte occidentale d'Afrique.

On vient de recevoir quelques nouvelles touchant la mystérieuse expédition dirigée par M. Jacques Lebaudy à la Côte occidentale d'Afrique. Ces nouvelles sont des plus bizarres. Elles donnent à entendre que M. Jacques Lebaudy a pris le titre « d'empereur du Sahara »! C'est un officier d'ordonnance de « Sa Majesté » qui écrit à l'administrateur de l'Inscription maritime à Morlaix pour lui annoncer que deux marins, Jegou et Bourdiec, du yacht de M. Jacques Lebaudy, ont été faits prisonniers par les Marocains.

Vérification faite, Jegou et Bourdiec sont bien des inscrits maritimes. Il n'y a pas là de mystification.

Qu'est-ce que tout cela signifie?...

La Mort de Léon XIII. Comment on élit un Pape.

La mort de S. S. Léon XIII a fait un vide considérable, non seulement dans la catholicité, mais encore dans l'univers civilisé. Pendant les deux semaines de sa longue agonie, les peuples ont attendu anxieusement les nouvelles du Vatican. L'émotion éprouvée quand furent connues sa maladie puis sa mort témoigne du rôle important joué par ce pape défunt qui, s'il ne rendit pas à l'Eglise son pouvoir temporel, sut élever et maintenir son pouvoir spirituel au-dessus des royaumes et des empires.

On sait avec quel soin scrupuleux les cardinaux-électeurs ayant mission de choisir un nouveau pape sont séparés du monde extérieur. Ils sont enfermés « en Conclave » dans le Vatican jusqu'au moment de l'élection ; chacun d'eux est autorisé à avoir auprès de lui un secrétaire et un domestique. Les lignes suivantes expliqueront le mode d'élection du pape, qui est resté le même depuis la fin du XIIIe *siècle.*

D'après une photographie.

LE PALAIS DU VATICAN, VU DE LA PLACE SAINT-PIERRE.
LA CHAMBRE OU EST MORT LÉON XIII A POUR FENÊTRE LA TROISIÈME DU SECOND ÉTAGE, A PARTIR DE LA DROITE.

Au moment même où Léon XIII mourut, c'est-à-dire le 20 juillet à quatre heures du soir, le gouvernement de l'Eglise passa entre les mains du Sacré-Collège et le pouvoir exécutif aux mains du camerlingue. Celui-ci délibère avec les cardinaux assemblés en « congrégations », c'est-à-dire en réunions plénières, lesquelles ont lieu parallèlement aux cérémonies des Novemdiales.

Ces cérémonies sont des offices mortuaires, durant neuf jours à partir du décès du Pape. Elles se sont ainsi terminées le 31 juillet. Et c'est ce jour-là à 5 heures du soir qu'a commencé le Conclave, ainsi qu'on appelle la réunion secrète des cardinaux en vue de l'élection du Souverain Pontife.

L'entrée en Conclave se fait en procession solennelle : en tête, les familiers des cardinaux, portant des cierges, et la chapelle pontificale, chantant le *Veni Creator*; puis un maître des cérémonies, portant la croix papale, et, derrière, les cardinaux, évêques et prélats, tous en chapes violettes. On se rend ainsi dans la salle du Conclave, où, après lecture des Constitutions sur l'élection du pape, les cardinaux prêtent serment de les observer. Plus tard, tout le personnel attaché au Conclave prête aussi serment devant le Sacré-Collège.

Une autre série de serments, toujours dans la chapelle, mais devant le camerlingue seulement et le sous-doyen des cardinaux, sont prêtés par les ecclésiastiques conclavistes, qui jurent de garder le secret sur ce qu'ils pourront voir ou savoir et de ne pas entraver l'élection. Enfin, dans une autre salle, les mêmes dignitaires reçoivent le serment de secret absolu de tous les employés laïques, à quelque office qu'ils soient attachés. Quiconque n'a pas été présent à l'une de ces prestations de serment est exclu de la réclusion en Conclave.

La journée se termine par la *clôture officielle*. Trois fois, à peu près à une heure d'intervalle, la cloche sonne. C'est le triple signal de sortie pour les étrangers, même pour les ambassadeurs, admis jusque-là à pénétrer. Les gardes suisses font évacuer le Vatican, tandis que les maîtres des cérémonies circulent partout, faisant retentir la sommation rituelle : *Extra omnes!* Sortez tous!

Du dehors, le Prince maréchal du Conclave ferme les deux serrures extérieures pendant que le camerlingue ferme les deux serrures intérieures. Après quoi celui-ci, accompagné de trois cardinaux désignés en congrégation plénière, parcourt tous les locaux enfermés dans la clôture en une dernière ronde faite à la lueur des torches pour constater qu'aucun étranger n'y est caché, que toutes les issues sont murées, que toutes les vues sur le dehors sont voilées régulièrement.

Il ne reste, pour le passage des vivres et de la correspondance officielle que les quatre *tours*, placés en quatre endroits différents et gardés respectivement

par les prélats de la Chambre apostolique, les protonotaires, les évêques et les prélats de la signature.

Bien que le Conclave n'ait été, cette fois-ci, composé que de soixante-deux cardinaux, l'enceinte clôturée renferme la population d'un petit village : chaque cardinal avec son conclaviste et un domestique, 186 personnes ; l'évêque sacriste et confesseur, avec ses trois assistants et deux domestiques ; le secrétaire, son auditeur et le substitut de la congrégation consistoriale ; six maîtres des cérémonies, 15 personnes ; deux médecins, quatre barbiers, un menuisier, un maçon, un serrurier, avec chacun un aide, un plombier et un vitrier, 20 personnes ; deux chefs d'office, quatre cuisiniers, sept garçons, 13 personnes ; enfin 24 domestiques ; ce qui, avec 62 gardes-nobles et un certain nombre de gardes suisses, fait un total de 365 personnes.

Cliche Alinari.

LA CHAPELLE SIXTINE QUI SERT DE SALLE DE SCRUTIN.
LES TRONES DES CARDINAUX SONT RANGÉS LE LONG DES MURS.

Le nombre des cardinaux est de 70. A la mort de Léon XIII, il n'y en avait que 64, mais deux n'ont pas pu se rendre à Rome, ce qui a réduit les votants à 62.

Toute l'activité du Conclave gravite autour des scrutins qui ont lieu deux fois par jour.

Le matin, à 8 heures, un triple appel d'une clochette invite les cardinaux à se rendre à la chapelle Pauline, où est célébrée la messe.

Pour cette présence, comme pour tous les actes conclavaires, les cardinaux doivent revêtir la *crocca*, chlamyde allongée faite de laine violette, le violet étant la couleur de deuil des cardinaux.

Après la messe, les cardinaux se rendent, de la chapelle Pauline à la Sixtine, organisée en salle de scrutin. Une seconde séance commence, entre trois et quatre heures de l'après-midi.

Seuls, les cardinaux entrent en séance, que préside le cardinal-doyen ; les conclavistes attendent, dans une salle voisine, et ne viennent prendre les portefeuilles de leurs *padroni* qu'au signal d'une sonnette, qui indique la fin du scrutin.

Entre les séances, les cardinaux se rendent des visites et tiennent des conciliabules pour accentuer les indications des précédents scrutins en faveur de tel ou tel candidat.

Autrefois, chaque cardinal recevait sa nourriture du dehors et le défilé des voitures « porte-dîner » était une curiosité de ces jours d'attente, ainsi que le passage des boîtes cadenassées, mystérieuses sous leur voile violet ou vert, par un des quatre tours de l'enceinte, puis la visite par les prélats de garde, chargés de vérifier si les plats ne servaient point de cachette à quelque correspondance prohibée. Actuellement le service de table est organisé dans l'intérieur du Conclave.

Toutes les correspondances qui entrent ou qui sortent doivent passer ouvertes entre les mains des prélats gardiens des tours, qui ont à les lire avant de les cacheter et de les envoyer à leur destinataire. En certains cas, elles sont soumises au secrétaire du Conclave, aux chefs d'ordre ou même au Sacré-Collège tout entier. Les journaux pénètrent, d'après une coutume récente, que peut restreindre le comité directeur. Des règles spéciales permettent de recevoir les cardinaux retardataires, comme de faire sortir les cardinaux très malades, sans que soit violée la consigne de la clôture obligatoire.

Pour être transformée en salle de scrutin, la chapelle Sixtine reçoit le long de ses murs latéraux, à droite et à gauche de l'autel, autant de trônes qu'il y a de cardinaux électeurs : 64 par conséquent, dont 2 sont restés vides. Ces trônes, larges d'un mètre sont recouverts d'étoffe violette pour les cardinaux nommés par le pape défunt, et d'étoffe verte pour les cardinaux nommés sous les règnes précédents (seul, le cardinal Oreglia a eu son trône recouvert d'étoffe verte, étant le seul nommé par Pie IX). Au-dessus de chaque trône est un baldaquin, de même couleur, et qui est mobile, de façon à pouvoir s'abaisser à volonté, lorsque l'élection est terminée définitivement.

Devant chaque trône est placée une petite table avec plumes, papier, cire à cacheter, etc.

Le principe fondamental de l'élection pontificale

est que le candidat doit réunir les deux tiers des suffrages émis. Il fallait donc, cette fois-ci, obtenir 41 voix pour être élu.

A chaque séance, avant de passer au vote, on désigne par tirage au sort les trois *scrutateurs* et les trois *infirmiers*, chargés de recueillir les votes des malades dans leurs cellules s'il y a lieu. Chaque cardinal écrit alors son bulletin, sur lequel il ne doit désigner qu'un seul candidat, sous peine d'annulation de son bulletin. Puis il plie et cachette.

Vient alors le *scrutin* proprement dit : par rang d'ancienneté, chaque électeur, portant lui-même son bulletin, s'avance vers l'autel, s'agenouille, prie un instant, se relève, et, tenant son bulletin au-dessus du grand calice qui sert d'urne électorale, il prononce la formule suivante :

« Je prends à témoin le Seigneur Christ qui doit me juger, que j'élis celui que, selon Dieu, je juge digne d'être élu. J'agirai de même au vote d'accession. »

Puis il dépose son bulletin sur la patène et le fait glisser dans le calice.

Le premier scrutateur agite et mélange tous les bulletins déposés dans le calice; puis le troisième scrutateur les verse dans un second calice, en les comptant un à un. Aussitôt qu'il est constaté que le nombre des bulletins correspond au nombre des votants, les trois scrutateurs emportent le calice de l'autel sur une table placée au milieu de l'assemblée. C'est là qu'a lieu le dépouillement des votes par les scrutateurs.

Le dépouillement terminé, un scrutateur en fait le résumé en donnant le chiffre de voix obtenu par chaque candidat.

Si aucun candidat n'a obtenu la majorité requise, les cardinaux qui n'ont pas voté pour lui peuvent aussitôt donner un bulletin *d'accession*. Les scrutateurs s'assurent, par la lecture de la devise, que les accédants n'ont pas déjà voté pour ce candidat. Les plus minutieuses règles précisent tous les cas pour éloigner toute fraude. En accédant ainsi à une candidature à laquelle il ne manque que peu de voix, quelques cardinaux peuvent déterminer une élection immédiate.

Les séances, et par suite le Conclave, durent jusqu'à ce qu'un candidat obtienne la majorité des deux tiers.

Après le vote, dès que les opérations du scrutin sont terminées, on doit brûler les bulletins. Ce qui se fait dans une petite cheminée aménagée derrière l'autel, et dont la fumée sort par un tuyau visible de la place Saint-Pierre où attend la foule. Quand le scrutin est sans résultat, on brûle les cédules avec de la paille humide, d'où une grosse *sfumata*, qui fait connaître au peuple que nul n'est encore élu. Quand, au contraire, l'élection est faite, les bulletins sont brûlés seuls, d'où presque pas de fumée. Le peuple suit ainsi les péripéties du scrutin.

Quand les bulletins ont donné la majorité à un candidat, tous les cardinaux présents peuvent aussitôt l'accepter, à leur tour, par *acclamation*, de façon à lui accorder l'unanimité.

En tout cas, le dernier cardinal diacre agite la sonnette qui ouvre à tous les officiers du Conclave les portes de la salle du scrutin. Le doyen, accompagné par les deux autres chefs d'ordre et les officiers, se présente devant l'élu et lui demande :

« Acceptez-vous cette élection canoniquement faite de votre personne comme Souverain Pontife? »

Après la réponse, dont l'élu choisit lui-même les termes, le préfet des cérémonies l'annonce à l'assemblée. Aussitôt chaque cardinal abaisse le petit baldaquin qui domine sa stalle, en signe de disparition de l'autorité transitoire du Sacré-Collège devant le nouveau pape qui, seul, conserve son baldaquin levé.

Sur une seconde question, le pape indique alors le nom de règne qu'il veut prendre. On dresse aussitôt acte officiel de l'élection et de l'acceptation, pendant que les deux premiers cardinaux diacres, le secrétaire du Conclave et le sacriste conduisent l'élu d'abord à l'autel, puis à une petite pièce où ses conclavistes le revêtent du costume pontifical que le cérémoniaire a fait préparer à l'avance : soutane blanche, calotte et ceinture de soie blanche, *camauro*, rochet et mozette rouge. Le premier cardinal diacre lui présente l'étole rouge et le ramène devant l'autel où, assis sur un fauteuil, il reçoit la première obédience des cardinaux. Ils s'agenouillent, baisent la main et reçoivent le baiser de paix.

Il est de règle de préparer à l'avance trois costumes pontificaux, de trois tailles différentes, afin que l'élu puisse revêtir celui qui lui va le mieux.

Comme la charge de camerlingue cesse aussitôt et qu'elle ne doit pas rester vacante, même un seul jour, le nouveau pape désigne aussitôt le titulaire. Après ce premier acte de juridiction, le pontife reçoit du nouveau camerlingue l'anneau du pêcheur, confectionné à cet effet, et le rend aussitôt pour qu'on y grave son nom à côté de l'image de Pierre.

Un nouveau pontificat commence. Pour que le peuple en soit instruit, on démolit une cloison du Conclave et le premier cardinal diacre va proclamer l'élu du haut du balcon de la basilique vaticane.

Paul Lemosof. — *Le Livre d'or de la Géographie*. Essai de biographie géographique dans l'ordre alphabétique. Paris, Ch. Delagrave, 15, rue Soufflot. Prix : 5 francs.

L'AUTEUR de ce volume, bien connu pour ses travaux géographiques, a voulu consigner, à l'aurore du XXe siècle, dans une revue essentiellement géographique et scientifique le nom de ceux qui, soit sur les terrains mêmes, soit dans leur cabinet de travail, ont contribué à donner à la science géographique son caractère de science positive et universelle. Il n'a pas entendu fournir, dans un cadre si restreint, les éléments biographiques complets d'un si grand nombre de personnages illustres : navigateurs, explorateurs, conquérants, cartographes et littérateurs dont l'œuvre féconde a transformé, durant les quatre ou cinq derniers siècles, les conditions d'existence des peuples sur la surface du globe. Ce n'est donc qu'une simple énumération de noms et de date que nous présentons aux lecteurs de cet ouvrage. Le monde des géographes, les *professionnels*, ainsi que le grand public lettré et savant, y verront un hommage rendu à une époque glorieuse pour la science. Les jeunes, les adolescents, élèves de nos écoles, y retrouveront les dates, les données élémentaires sur les hommes de science et les découvertes dont les entretiennent leurs maîtres. C'est un ouvrage d'une utilité évidente, qui rendra à tous les meilleurs services.

LES ARMÉES ET LES FLOTTES

FRANCE

Critiques contre la nouvelle tenue pour l'infanterie. — A la revue passée à Longchamps, le 14 juillet, il a été présenté une compagnie du 28e d'infanterie habillée du nouvel uniforme suggéré par le général André. Cet uniforme se compose d'une ample vareuse et d'un pantalon serré par des jambières, le tout en drap gris bleu, sur lequel éclate le rouge des épaulettes. Les boutons de métal sont remplacés par des boutons de corne de couleur foncée. Au lieu du képi, le chapeau de feutre forme « boer » également bleu, relevé de côté par la cocarde tricolore.

Cette nouvelle tenue a eu ce qu'on peut appeler « une mauvaise presse ». Le public a paru regretter le pantalon rouge. M. Ardouin-Dumazet, l'écrivain militaire bien connu et justement estimé, a fait à cette innovation de raisonnées critiques que nous résumons ici :

« La voie dans laquelle on est entré est le résultat de cette idée fausse que notre uniforme est trop voyant. Or rien n'est moins exact. Pour tous ceux qui ont suivi attentivement des manœuvres, la visibilité du rouge n'est pas plus grande que celle du noir ; même à certaines heures de la journée, l'homme en pantalon et képi rouges profile moins nettement sa silhouette que l'artilleur, le sapeur du génie ou le chasseur à pied. De très près seulement, on peut distinguer la couleur garance.

« A Longchamps on pouvait très bien juger de cette visibilité extrême du noir et du bleu foncé. La compagnie chargée de l'essai se détachait avec précision sur le fond vert de la pelouse, soit contre le rouge des autres uniformes, et chaque homme était une cible bien nette, alors que les soldats vêtus de rouge étaient, en quelque sorte, nébuleux. Seuls, les pompons, dont la peluche est de teinte plus délicate, étaient très visibles ; mais le pompon ne va pas en campagne, on a le képi sans ornement, coiffure dont la pluie et la poussière ont vite assoupi la couleur trop vive.

« Donc, il ne faut pas chercher dans la suppression de la nuance garance le point capital d'un changement de costume ; on peut fort bien la garder sans danger pour nos régiments. Au contraire, le rouge, se confondant mieux avec le fond des terres labourées et faisant au loin comme un brouillard sur le fond vert des récoltes, serait plutôt une protection, en offrant moins de but au tir éloigné, quand on a affaire à des hommes debout, c'est-à-dire en marche.

« Maintenant, au képi. Mérite-t-il l'anathème et a-t-il une infériorité si marquée sur le chapeau dont on veut doter l'armée? Si l'on consultait les soldats, on verrait qu'ils préfèrent l'informe couvre-chef actuel — informe, parce qu'il est établi sans goût. Le képi est une coiffure dont l'avantage capital est de bien tenir à la tête et de durer longtemps. Avec le chapeau de feutre, on aura des mécomptes. La transpiration le rendra odieux au bout de peu de semaines; la pluie le déformera; il se coupera vite aux plis.

« Le modeste képi coûte moins et sert à plusieurs classes, pendant le cours de son existence active, avant d'échouer sur le front des réservistes et des territoriaux.

« Au moins, ce chapeau, cette vareuse, ce pantalon sont-ils d'une allure seyante? Il suffit d'avoir entendu les réflexions à Longchamps pour être fixé là-dessus. On s'est donné bien du mal pour trouver une coupe de vêtement moins gracieuse que celle de l'uniforme des Alpins, par exemple, qui fut vraiment heureuse. C'est dans cette voie qu'il fallait se tenir.

« Le costume projeté est une de ces innombrables idées fausses inspirées par la guerre du Transvaal. Sans tenir compte des différences profondes de la topographie, du climat, de l'âge et de l'entraînement des combattants, on a voulu voir, dans cette guerre lointaine, une leçon conduisant radicalement à tout changer. Tactique et stratégie, équipement et armement auraient été condamnés par cette lutte entre de vaillants partisans et une armée régulière, comme si l'armée régulière n'avait pas définitivement triomphé quand elle appliqua des méthodes de guerre raisonnées, en rapport avec le théâtre de la guerre et l'adversaire que l'on y rencontrait. »

Un autre écrivain, également autorisé, M. le général Lamiraux, critique ainsi l'innovation : « Cette tenue nouvelle n'a, je puis l'assurer, dit-il, séduit personne, et je puis assurer aussi qu'elle ne satisfait ni l'esthétique, ni les partisans de vêtements essentiellement de campagne, comme le disent volontiers ceux qui voudraient changer pour changer, pour faire disparaître tout ce qui rappellerait trop le passé. Le problème du plus ou moins de visibilité des couleurs, à la guerre, me laisse froid. En tout cas, j'estime qu'une armée doit se conserver des traditions de couleurs et de mode, comme elle se conserve des traditions d'esprit militaire particulier. Toutes les armées ont leurs traditions de costumes comme elles ont les couleurs de leur drapeau. »

ANGLETERRE

Effectif de la réserve navale. — Le nombre des officiers de réserve était de 321 à la fin de l'année 1888; de 1 253 en 1894 et de 1 900 à la date du 31 décembre 1902; savoir 1 500 officiers combattants et 400 officiers mécaniciens, c'est-à-dire que les cadres prévus étaient au grand complet; en outre l'Amirauté avait reçu de trois à quatre cents demandes de candidats.

Quant au nombre des hommes de la réserve, il était de 19 155 en 1888; de 23 273 en 1894 et de 24 663 à la fin de l'année 1902; sur ce nombre 20 000 pouvaient être considérés comme immédiatement mobilisables. Il est vraisemblable que le chiffre des matelots n'est pas suffisant pour compléter les équipages des navires qui seraient mobilisés en temps de guerre.

RUSSIE

Expériences de transport de troupes sur le Transsibérien. — *L'Invalide russe* annonce qu'à l'occasion des manœuvres d'été, l'autorité militaire procédera à des expériences de transport sur le Transsibérien.

Les deuxièmes brigades des 31e et 35e divisions d'infanterie et deux groupes d'artillerie stationnés dans les circonscriptions de Moscou et de Kiev, seront transportés, avec tout leur matériel, dans le Transbaïkal, où ils exécuteront des manœuvres, conjointement avec les troupes en garnison dans ce pays.

Après les manœuvres, les deux brigades et leur artillerie seront ramenées par les mêmes wagons dans leurs garnisons.

Les trains seront organisés de manière à n'entraver en rien le service habituel des trains de voyageurs et d'émigrants et à gêner le moins possible le trafic des marchandises.

Cette expérience permettra de se rendre compte de la facilité avec laquelle la Russie pourrait concentrer des troupes en Extrême-Orient.

ITALIE

Un nouveau fusil. — D'après l'*Italia militare e marina*, l'Ecole centrale d'infanterie expérimente depuis assez longtemps un nouveau modèle de fusil proposé par le capitaine Cei-Rigotti. Cette nouvelle arme serait approvisionnée à cinquante ou soixante cartouches pouvant être brûlées en un court espace de temps. La portée de ce fusil est de 3 000 mètres, et sa vitesse initiale de 660 mètres. Un soldat armé de ce fusil mitrailleur pourrait lancer trois cents balles en deux minutes, et un régiment à l'effectif de 3 000 hommes enverrait, pendant la même durée de temps, 900 000 projectiles. Cette puissance combative d'un régiment équivaudrait à celle d'une division active comptant 12 000 fusils. Enfin un régiment produirait les mêmes effets que 900 canons tirant à mitraille.

Si ces renseignements, donnés par la première revue militaire de l'Italie, sont exacts, on est en droit de se demander comment on pourrait assurer le ravitaillement en munitions d'un régiment, dont un seul tireur peut brûler 150 cartouches à la minute? En tout cas, tant que cette dernière question ne sera pas résolue, il sera impossible d'employer une pareille arme à la guerre. Toute troupe qui en serait armée serait certainement à court de munitions au bout de très peu de temps. *In medio stat virtus.*

Dans le Far-West canadien.

Une Montagne qui s'effondre. — La Ville et la Mine de Frank.

Au rebours de Mahomet, les habitants de la petite ville canadienne de Frank n'eurent pas besoin de se rendre à la montagne; elle vint à eux, le 29 avril dernier, avec une soudaineté telle que son déplacement coûta la vie à soixante-treize personnes, détruisit tout un quartier, boucha une mine de houille en pleine exploitation et détourna deux rivières.

La ville canadienne de Frank est de création quasi spontanée. Elle a poussé autour d'un centre minier important situé dans le territoire d'Alberta, aux premiers contreforts des montagnes Rocheuses, sur un embranchement du Canadian Pacific Railway (*vulgo*, C. P. R.) et tout près de la frontière des États-Unis. Frank est bâtie dans la vallée du Crow's Nest River (rivière du Nid de Corbeau) et la montagne calcaire de la Tortue (Turtle mountain) la surplombe de 960 mètres. C'est de cette montagne que, le 29 avril dernier, un bloc de roches énormes se détachait et, se mettant en marche, balayait tout sur son passage.

LA VILLE NAISSANTE DE FRANK, PRÈS DE LA MINE DU MÊME NOM.

D'après une photographie.

Les deux rivières (car le Crow's Nest reçoit, près de la mine, les eaux du Gold Creek) se trouvant brusquement barrées, leur niveau se suréleva de 3m60 et l'entrée de la mine fut bouchée par une couche de débris d'environ 8 mètres d'épaisseur. Dix-sept ouvriers qui étaient à ce moment dans les galeries parvinrent heureusement à s'échapper en se creusant un chemin à travers le charbon. Cinq chevaux demeurèrent abandonnés sous terre.

Le premier moment de stupeur et d'affolement passé, on essaya de se reconnaître et l'on constata qu'un carré d'environ 2 500 mètres de côté était comblé par des fragments rocheux de 8 mètres d'épaisseur; 625 hectares de la vallée étaient donc recouverts par 50 millions de mètres cubes de pierrailles!

Quant aux causes de cette catastrophe, plusieurs hypothèses ont été émises; attribuée tout d'abord à un mouvement volcanique, puis à un coup de grisou, il a été définitivement reconnu qu'elle était tout simplement due à un glissement, comme à Saint-Gervais. Cette dernière opinion découle de l'examen auquel de très compétents spécialistes se sont livrés sur place : c'est tout simplement le temps et les pluies qui ont usé cette montagne et délité certaines de ses couches rocheuses; de telle sorte qu'un jour est venu où cette masse délitée et, de plus, située sur une pente très raide, s'est détachée et mise en marche. La catastrophe du 29 avril dernier n'est d'ailleurs pas la première de ce genre qui se soit produite du fait de la Turtle mountain. Si l'on franchit cet amas de pierres fraîchement tombées, on pénètre dans une vallée supérieure qui porte les traces d'un cataclysme analogue, mais beaucoup moins important et assez ancien, car de grands arbres ont eu le temps de pousser dans les interstices de ces éboulis; enfin, une autre masse rocheuse, que

l'on peut évaluer approximativement à un millier de mètres cubes, se trouve à peu près décollée du sommet de la montagne, d'où elle tombera tôt ou tard. Si cette chute se produit par petits paquets et sous forme de pierrailles, comme elle semble d'ailleurs avoir commencé à le faire, tout danger extérieur est conjuré; mais il y a lieu de prévoir le cas où le bloc viendrait à se désagréger tout à coup, et, quoiqu'il ne représente que la cinquantième partie de la masse tombée, on a dû songer à déplacer un certain nombre de maisons situées dans la zone dangereuse, opération d'autant plus facile que toutes les constructions de la ville sont en bois et démontables.

Ces fissures de la montagne sont d'ailleurs soigneusement surveillées par des agents spéciaux, recrutés parmi le personnel technique de la mine, et une affiche placardée dans la gare du C. P. R. prévient la population qu'elle serait avisée au moindre indice précurseur d'un nouvel éboulement.

LA MONTAGNE ÉBOULÉE COUVRE LA VOIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN PACIFIC.

D'après une photographie.

Quant à la mine elle-même, de l'avis des ingénieurs les plus compétents, son avenir n'est nullement menacé, quels que puissent être les mouvements de la montagne, parce qu'il est toujours possible de percer un nouveau puits sur un point situé hors de toute zone dangereuse et de cheminer ensuite sous le sol, à l'abri d'un massif aussi compact qu'on le voudra, pour rejoindre la veine et l'exploiter à nouveau. Les travaux entrepris ont d'ailleurs amélioré sa condition.

C'est au Gouvernement provincial qu'incombait le soin de débarrasser le lit de la rivière des blocs qui l'encombraient. Ce travail, qui avait été confié à l'entrepreneur qui a établi la voie ferrée du C. P. R. à travers l'éboulis, a été exécuté avec une rapidité remarquable. Le 23 mai dernier, à onze heures vingt du matin, un premier train a pu passer sur le théâtre du désastre: ce train était bondé de passagers qui se pressaient sur les plates-formes et répondaient aux vivats des habitants de Frank, presque tous assemblés à la gare afin d'acclamer le premier train venu de l'Est depuis vingt-cinq jours.

Pour remettre cette ligne en état au bout de si peu de temps (exactement deux semaines), la Compagnie du C. P. R. a accompli un véritable tour de force et cinq cents hommes se relayant sans cesse y ont été employés.

Quelques jours après la réinauguration de cette voie, le 29 mai, juste un mois après le désastre, des ouvriers ont pu pénétrer dans le tunnel de la mine. A leur grand étonnement, ils y trouvèrent un cheval vivant. Le fait qu'il ait pu vivre si longtemps sans nourriture et presque sans eau avec les entrées d'air bouchées, prouve la bonne aération naturelle de la mine et l'absence de gaz délétères.

En résumé, étant données les circonstances et le peu de temps écoulé depuis la catastrophe, la ville de Frank paraît se trouver dans une situation aussi satisfaisante que possible et son avenir s'annonce comme des plus prospères, car les débouchés pour son charbon ne lui manqueront pas. Si les territoires du nord-ouest sont encore peu peuplés, ils le deviendront dans un avenir prochain, pour peu que l'afflux des colons continue à s'y porter; rien que dans l'Alberta, cent mille émigrants arriveront cette année, si le courant

L'ÉBOULEMENT DE LA MONTAGNE (LA TACHE BLANCHE) A COUVERT LA PLAINE SUR UNE LONGUEUR DE 2 KILOMÈTRES ET DEMI.

D'après une photographie.

se maintient tel qu'il a commencé. Ce développement inouï est bien fait pour attirer l'attention sur une partie du Canada jusqu'à ce jour si peu connue. Le territoire d'Alberta, qui a du nord au sud une longueur de 430 milles sur 250 de large, présente une superficie de 106 100 milles carrés. Il est borné : à l'est, par les districts d'Assiniboia et de Saskatchewan; au sud, par la frontière des États-Unis; à l'ouest, par la Colombie anglaise (cette perle du Dominion) et au nord, par le district d'Athabasca. L'Alberta se subdivise en deux régions très différentes, au double point de vue climatique et topographique. La partie sud, la seule dont nous ayons à nous occuper ici, est une contrée ouverte, peu boisée, excepté le long des rivières et sur les contreforts des montagnes Rocheuses. L'Alberta du Sud est avant tout un pays de pâturages qui se présente sous l'aspect de larges plaines entrecoupées par les vallées de nombreux cours d'eau qui coulent vers l'est en se dirigeant sur les montagnes Rocheuses; au fur et à mesure qu'on s'en rapproche, le pays devient insensiblement plus accidenté.

Ces vallées produisent une herbe épaisse, très nourrissante, qui permet d'y élever d'immenses troupeaux de bétail, de chevaux et de moutons et d'y récolter d'amples provisions de foin pour l'hiver.

Chaque année, on y importe, des autres provinces canadiennes et des États-Unis, quantité de vaches maigres pour y être engraissées. L'industrie laitière et tous ses dérivés s'y développent aussi rapidement.

Le climat de l'Alberta du Sud est des plus tempérés : les hivers y sont doux et les étés secs et chauds. Il y pleut rarement. Chose étrange et qui bouleverserait toutes les idées d'un fermier normand, cette sécheresse relative, loin de nuire aux pâturages, est, au contraire, une des causes principales de leur richesse, car l'absence de pluie, à la fin de l'été, fait que l'herbe se dessèche sur pied, « se fane », en un mot, d'elle-même, tout en conservant ses qualités nutritives, au point que les bestiaux, qui la broutent, demeurent gras tout l'hiver. Les mauvais temps surviennent, naturellement, là comme ailleurs, mais les vents chauds prédominants, appelés vents *chinook*, et qui soufflent de l'ouest, font très vite fondre la neige et déterminent parfois une hausse thermométrique jusqu'à des températures estivales. Afin d'obvier à la sécheresse, l'irrigation est largement mise à contribution pour produire des céréales et des fourrages artificiels; les nombreux ruisseaux qui coulent des montagnes fournissent, à cet effet, une abondante réserve, et 300 milles de fossés et canaux d'irrigation ont déjà été creusés.

Ces ruisseaux procurent en outre une inépuisable provision d'eau pure et fraîche pour abreuver les troupeaux et subvenir aux besoins de la laiterie, ce qui, joint à l'absence de moustiques pendant l'été, contribue beaucoup à la bonne production du beurre et du fromage.

Au point de vue des voies ferrées, l'Alberta du Sud est traversée de l'est à l'ouest par la grande artère du C. P. R. et du nord au sud par la ligne Calgary et Edmonton; une branche de la première de ces Compagnies dessert, de plus, la partie sud-ouest.

Cette région possède plusieurs centres de commerce importants, au premier rang desquels se trouve la cité de Calgary, à la jonction des lignes du C. P. R. et du Calgary et Edmonton. Plus au sud, on rencontre les villes bien vivantes de Lethbridge et Mac Leod, puis celles moins importantes, mais grandissant chaque jour, de High River, Okotoks, Cardston, Stirling, Magrath, Raymond, Pincher Creek et Frank. Les écoles publiques ne manquent pas, non plus que les églises de toutes les confessions imaginables. On peut chasser et pêcher jusqu'à satiété; le pays est sain et, grâce à son altitude, la malaria y est inconnue et les enfants s'y développent très bien. La pénurie de bois de chauffage est largement compensée par les nombreux gisements de charbon, qui très souvent affleurent le sol, lequel est en général un riche terrain d'alluvion. Et cette demande de charbon est très forte dans les États voisins de Montana, d'Orégon et de Californie.

L'ENTRÉE DE LA MINE DE FRANK. LES MINEURS ONT LEUR CASQUETTE A LANTERNE.

D'après une photographie.

Ces régions jusqu'à ce jour ont été tributaires de l'Est, où l'insuffisance du charbon est telle, à l'heure actuelle, que l'on est obligé d'en importer à grands frais du Japon. C'est ce qui permet d'expliquer les écarts de prix prodigieux que peut atteindre ce minerai suivant les différentes provinces, puisqu'en Pensylvanie, à New York et à Boston, le charbon vaut 12 francs la tonne, qui se vend couramment 40 en Californie ou dans l'Orégon.

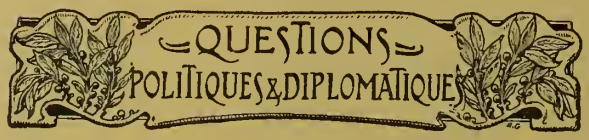
La découverte toute récente et la mise en valeur du bassin houiller du « Far-West » canadien sera donc la cause d'une véritable révolution économique au profit des provinces de l'ouest, obligées jusqu'à ce jour de laisser inexploités, faute de combustible, les immenses gisements de fer, de cuivre, d'or et d'argent que recèlent, dans le Yukon et la Colombie anglaise,

les premiers contreforts des montagnes Rocheuses.

A l'heure actuelle, sur les cinq Compagnies charbonnières de l'Ouest-canadien exploitantes ou dans la période de préparation, trois sont entre des mains françaises : la « Canadian-American Coal » (dont la mine est à Frank), la « West Canadian Collieries » et l' « United Coalfields ». Mise en exploitation au mois de mai 1902, cette mine de Frank arrivait, au bout d'un an, à vendre 1 000 tonnes par jour, la production étant supérieure à ce chiffre, puisqu'en plus du débit journalier, 700 000 tonnes abattues n'ont pu être écoulées faute de moyens de transport. Cette production considérable ne saurait d'ailleurs étonner, si l'on songe que les couches sont verticales, situées au-dessus du sol et qu'elles atteignent, dit-on, une hauteur de 400 mètres sur une épaisseur de 5 mètres et une longueur de plus de 5 kilomètres.

Si l'on ajoute que la main-d'œuvre industrielle est abondante, il semble bien qu'il y ait pour une ville toute jeune comme celle de Frank, dont la prospérité se trouve intimement liée à celle de la mine d'où elle est née, un avenir considérable, en dépit de l'accident qui, quelque déplorable qu'il puisse être, puisqu'il a détruit tant de vies humaines, paraît en quelque sorte avoir donné un nouvel essor à son développement.

G. du Bosq de Beaumont.



A Cuba. — Le Bilan d'une année d'indépendance.

Le 20 mai dernier, on a célébré à la Havane le premier anniversaire de l'indépendance cubaine.

L'année qui vient de s'écouler n'aura pas été stérile pour la nouvelle république. Dans toutes les branches de l'activité humaine, les progrès réalisés sont tangibles ; ils attestent non seulement la puissance économique de l'île, mais encore l'activité intelligente de son gouvernement libéral et progressiste.

Dans l'ordre matériel, nous voyons une extension considérable des voies de communication : le réseau télégraphique a été reconstitué selon les derniers perfectionnements ; aux ponts de pierre on a substitué des ponts d'acier; 67 kilomètres de routes nouvelles ont été construits et l'on a procédé à la réfection de presque toutes les voies carrossables existantes; en outre, 92 kilomètres de routes sont actuellement en construction. Le service des travaux publics a exigé une somme totale de 1 352 000 dollars, sur laquelle 552 000 dollars ont déjà été dépensés. La voie ferrée parcourt maintenant l'île entière, d'une extrémité à l'autre, sur une longueur de 1 500 kilomètres. L'assainissement de la Havane est aujourd'hui un fait accompli. La fièvre jaune, qui était jadis à l'état endémique dans cette capitale, a complètement disparu. Grâce à l'hygiène, la Havane est devenue une des villes les plus salubres du monde. L'instruction publique n'a pas été négligée : la république compte actuellement 1 375 écoles fréquentées par 80 654 garçons et 67 622 filles. L'Université compte, de son côté, 534 élèves. Au 1er avril 1903, il y avait dans la caisse du trésor public un excédent de 2 638 536 dollars. Comme on le voit par les quelques données ci-dessus, empruntées au dernier message présidentiel, la situation de la République est satisfaisante à tous égards; elle fait grand honneur à ses dirigeants, qui se sont consacrés avec patriotisme et abnégation à la noble tâche que leur a confiée le peuple cubain.

Progrès et heureux Résultats du Chemin de fer du Dahomey.

Les travaux d'infrastructure, qui doivent être exécutés par le génie militaire, sont terminés jusqu'au pont du Zou, kilomètre 171, sauf dans la traversée du marais de la Lama; la Compagnie a refusé de prendre livraison de la plate-forme dans cette dernière partie et a décidé de n'en faire la réception qu'au 26 décembre prochain. A cette date, l'infrastructure sera terminée jusqu'à Paouignan et les travaux de superstructure, qui doivent être exécutés par la Société concessionnaire et à peu près terminés sur 117 kilomètres, pourront être repris, en sorte qu'on peut prévoir la mise en exploitation des 200 premiers kilomètres pour le courant de 1904.

En attendant, l'exploitation des 102 kilomètres, complètement terminés et ouverts au service, commence à donner des résultats satisfaisants se rapprochant des prévisions. Les prévisions relatives aux dépenses de construction et aux dépenses d'exploitation ayant été également réalisées, on peut conclure que la situation est bonne.

Les maisons de commerce, qui sont actuellement établies toutes à la côte, installent des factoreries le long de la partie de la ligne exploitée, comprenant que le trafic va suivre le rail. Il y a un « rush » tel pour ces installations que le gouverneur s'est vu dans l'obligation de refuser provisoirement toutes les concessions de terrains demandées par les négociants à Toffo, le terminus actuel de la ligne, jusqu'à ce qu'on ait pu dresser un plan de lotissement des parcelles de terrain avoisinant la gare.

Lorsque les 200 premiers kilomètres seront exploités, la Compagnie aura le droit d'attendre, pour continuer les travaux de superstructure, que les recettes lui paraissent suffisantes. Un délai maximum de huit années lui est accordé. Mais le Gouvernement français désire que le construction soit poursuivie sans désemparer jusqu'au Niger.

Il est inutile d'insister sur l'importance politique et économique de la grande voie de pénétration de 1 500 kilomètres, qui sera constituée par le chemin de fer du Dahomey, aboutissant au Niger, et par le bief navigable de 800 kilomètres qui prolonge la voie ferrée.

Aussi faut-il souhaiter qu'il intervienne entre le Gouvernement français et la Compagnie un arrangement permettant de pousser le rail jusqu'au Niger.

La Campagne du Somaliland. — Les Somalis. — Le Mad Mullah. — Les Opérations anglaises.

Tout le pays somali est, depuis quelques années, en effervescence, par suite de l'apparition d'un prophète musulman, ou mahdi, dans la Somalie anglaise. L'agitation qu'il a soulevée est telle que les Anglais ont dû envoyer contre lui plusieurs expéditions qui, jusqu'ici, n'ont pas encore donné les résultats désirés.

On désigne sous le nom de pays des Somalis la pointe orientale de l'Afrique qui s'avance vers l'océan Indien au sud de l'Arabie, dont elle est séparée par le golfe d'Aden. La forme de cette sorte de péninsule est celle d'un triangle, dont le cap Guardafui est le sommet, et dont la base est marquée par une ligne qui serait tirée du détroit de Bab-el-Mandeb, à l'embouchure du Djouba.

Ce territoire est habité par un peuple qui prétend descendre des Arabes et qui est très fier de son origine. En réalité, ce ne sont que des Gallas, plus ou moins mélangés de sang arabe. On y distingue trois groupes principaux : les Somalis-Adji, les Somalis-Haouiya et les Somalis-Rahan'ouine; les uns et les autres se subdivisent en un assez grand nombre de tribus.

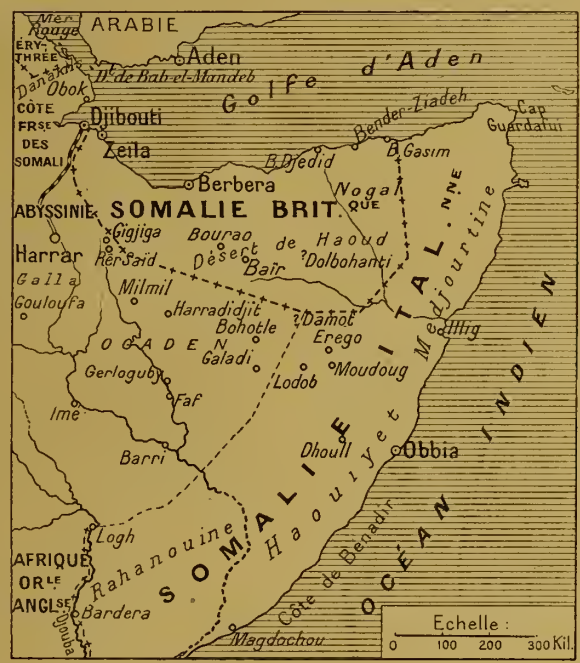
Les Somalis sont d'une taille assez élevée. La peau est d'un noir rouge, les cheveux sont noirs, rudes et crépus, les narines et les lèvres sont fortes, la bouche est grande. Les hommes et les femmes se drapent dans une longue pièce d'étoffe. Les femmes emprisonnent leurs cheveux dans une sorte de coiffe; elles portent de nombreuses parures, des boucles d'oreilles, des colliers, des bracelets aux coudes et aux poignets. Les hommes portent au cou un verset du Coran, enfermé dans un petit sachet de cuir.

Les Somalis sont musulmans. Près du littoral, ils ont de grossières mosquées en pisé, parfois blanchies à la chaux. Pour prier, ils s'agenouillent sur un morceau de cuir découpé d'après le plan de la mosquée de la Mecque, au milieu d'un rond de pierres; ils enterrent les morts selon le rite musulman.

Le pays des Somalis est partagé, au point de vue politique, entre quatre puissances. La France n'en occupe qu'une faible partie, à Obok et Djibouti; l'Angleterre détient une zone qui s'étend de Zeïla à Bender Ziadeh; l'Abyssinie prétend à toute la partie de l'Ogaden, qui s'étend au sud-est du Harrar, au sud du Somaliland britannique; enfin, l'Italie possède, mais sans l'occuper, tout le reste de la péninsule, comprenant son extrême pointe et toute la côte de Benadir jusqu'au Djouba.

C'est dans le Somaliland britannique et dans l'Ogaden que le prophète a répandu ses prédications. Ce personnage, qui, de son véritable nom, s'appelle Mohamed Abdullah, et que les Anglais surnomment « mad mullah », le prêtre fou, est âgé d'environ trente-deux ans.

Il est fils de pauvres pasteurs de l'Ogaden. Élevé chez les Danakils, il fut initié de bonne heure aux pratiques de la sorcellerie, et il sut s'en servir pour exploiter les populations naïves et accroître son influence. Il étudia ensuite le Coran, apprit l'arabe avec les marabouts et fit quatre fois le pèlerinage de la Mecque, ce qui lui valut un grand renom de sainteté.



CARTE POUR SUIVRE LA CAMPAGNE DU SOMALILAND.

Mohamed Abdullah tenta sans succès de faire des prédications à Berbera, sur la côte du golfe d'Aden. Il pénétra ensuite dans l'intérieur du Somaliland et choisit comme centre d'action la région du Nogal, où habite la tribu des Dolbohanti. Il trouva là un terrain de propagande favorable à ses vues; il usa de sa puissance pour entraîner ses adeptes à sa suite contre les tribus du Somaliland, voisines de Berbera. Ses bandes jetèrent partout la terreur, dévastant et massacrant tout sur leur passage. Les quelques soldats qu'entretenaient les Anglais dans leur colonie étaient impuissants à arrêter le flot des envahisseurs.

Les Anglais firent alors débarquer à Berbera, en 1899, des détachements de troupes anglo-indiennes; le mahdi jugea prudent de se replier derrière les monts Gollis et de se réfugier dans l'Ogaden, en dehors du territoire britannique.

Ayant soulevé les tribus somalis, il les lança contre les Abyssins, dans la direction du Harrar. Le ras Makonnen dut lever une armée pour les arrêter dans leur marche. Une rencontre eut lieu entre Gigjiga et Milmil. Les bandes du mullah durent battre en retraite, mais la puissance du mahdi n'en fut pas ébranlée.

Au début de 1901, il lança de nouveau ses hordes sur le territoire britannique. Cette fois, les Anglais étaient prêts à la résistance. Le colonel Swayne, qui avait encadré dans le corps expéditionnaire les Somalis restés fidèles, livra bataille au mahdi du côté du No-

gal et le mit en complète déroute. Le prophète alla se réfugier dans la Somalie italienne.

Là, il continua à prêcher la guerre sainte et à recruter de nouveaux partisans. Les Italiens durent bombarder les murs côtiers du sultan de Medjourtine, allié du mullah, qui faisait la contrebande des armes pour approvisionner les Somalis.

En 1902, les bandes du prêtre fou reparurent aux confins du Somaliland et y commirent de nouveaux excès. Les Anglais résolurent alors de porter un coup décisif, mais ils ne furent pas heureux dans leur tentative.

Le colonel Swayne, nommé commissaire général en mars 1902, organisa une expédition contre le mullah. Au commencement d'octobre, elle se trouvait dans le sud-est du Somaliland, se dirigeant vers Moudoug, dans le désert de Haoud, sur le territoire de la tribu des Dolbohanti. Le 6, elle arriva à Erego, à une journée de marche environ au nord de Moudoug, et fut attaquée dans la brousse épaisse. Les Somalis rompirent les lignes anglaises et parvinrent même à s'emparer d'un canon Maxim. Le colonel Swayne finit par rétablir l'ordre et par repousser l'ennemi; mais la colonne avait eu 70 tués et une centaine de blessés, et, dans ces conditions, la retraite s'imposait.

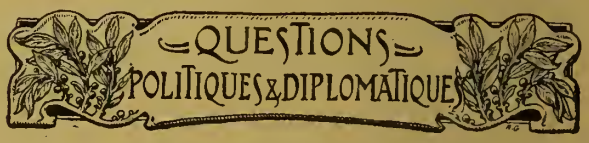
L'échec éprouvé par les Anglais donna du prestige au mahdi Abdullah. D'après certains journaux anglais, il put mettre sur pied 30 000 guerriers. C'est avec des forces beaucoup plus nombreuses qu'il fallut recommencer la lutte et entamer la troisième année de guerre. Des renforts furent envoyés de Bombay et des protectorats africains au Somaliland; le général Manning fut placé à la tête de la nouvelle expédition en remplacement du colonnel Swayne, rentré en Europe. Obbia, sur le territoire du protectorat italien, fut choisi comme lieu de débarquement des troupes, dont l'effectif atteignait 2 300 hommes.

Le général Manning ne fut pas plus heureux que son prédécesseur. Si l'on dut démentir une nouvelle annonçant un grave échec et la mort de 40 officiers anglais, il n'en reste pas moins acquis que le nouveau chef n'avait pas réussi dans son entreprise de cerner le mullah entre ses troupes et celles des alliés Somalis. Le 5 mai, il reçut l'ordre de quitter le Hinterland et de concentrer toutes ses forces à Bohotle : c'était lui imposer une retraite nécessaire. Or, le 18 juin seulement, il put partir de Badwein, après avoir divisé les forces placées sous son commandement en deux colonnes qui devaient arriver, non pas à Bohotle, mais à Damot, à la date du 21 juin, et on annonçait, tout dernièrement, que le mullah aurait occupé, avec une partie de ses forces, diverses positions autour de Damot, d'où il serait en mesure de couper les communications entre ce dernier poste et Bohotle. Si ces nouvelles se confirmaient, on serait en droit de considérer comme très menacée la situation du général Manning, à moins qu'il ne réussisse à s'ouvrir par la force une retraite sur Bohotle.

Le commandant en chef se trouvait, en tous cas, hors d'état de remplir les devoirs de sa charge et d'exercer une action décisive sur les opérations. Aussi le Gouvernement anglais décida-t-il de donner un nouveau chef au corps expéditionnaire du Somaliland. Il a choisi pour ce poste difficile le major général Egerton, qui était aux Indes et qui a dû s'embarquer, le 27 juin, à Bombay. Pour la troisième fois, en un an, la direction de la guerre change de mains. Le major Egerton ne part pas seul. Le Gouvernement a décidé de renforcer la garnison de Berbera afin de laisser un plus grand nombre d'hommes disponibles pour les opérations actives. Six cents hommes viennent de partir d'Aden et de Bombay pour le Somaliland : plusieurs milliers de chameaux vont être expédiés, destinés à remplacer les animaux morts durant les derniers mois et à permettre d'augmenter les convois qui circulent entre la côte et Bohotle.

Pendant ce temps, les troupes abyssines, qui coopèrent avec le corps expéditionnaire anglais, poursuivent leurs opérations, sans que l'on puisse apprécier les résultats qu'elles ont déjà obtenus. Leur effectif total s'élève, dit-on, à 14 000 hommes divisés en trois corps. Le premier, fort de 7 000 hommes, dans le voisinage de Gerloguby; le second, fort de 3 000 hommes, chargé de seconder les opérations du premier, a quitté, le 12 juin, le camp abyssin de Gigjiga pour Harradidjit et Milmil; enfin, 3 000 hommes forment la garnison de Gigjiga, où le ras Makonnen réside en ce moment.

Quelle que soit l'issue de cette nouvelle tentative, l'Angleterre a sur les bras une expédition qui ne peut manquer d'être coûteuse et qui présente de grosses difficultés. Il est bien probable qu'elle s'en tirera à son avantage, avantage moral, sinon à son profit. Mais ce sera en sacrifiant beaucoup de millions, et peut-être des milliers d'hommes.



La Régénération de la Bosnie-Herzégovine et la Mort de M. de Kallay.

Le traité de Berlin de 1878 confia à l'Autriche-Hongrie l'administration des provinces de Bosnie et d'Herzégovine dépendant de la Turquie. La Bosnie-Herzégovine étant peuplée d'éléments musulmans, qui devaient naturellement regretter la domination ottomane, et d'éléments de race serbe et de religion orthodoxe, qui devaient se sentir attirés plutôt vers Belgrade que vers Vienne ou Budapest, il y avait là une première et grave difficulté à vaincre. En outre, toute question de race ou de religion mise à part, la réorganisation, sur un modèle tout nouveau, de ces anciennes dépendances ottomanes, ne pouvait pas s'effectuer sans faire des mécontents. Et, en effet, malgré les qualités des deux premiers administrateurs, MM. Hofmann et Szlavy, la réorganisation tentée ne s'effectua pas; les provinces ne voulaient pas se soumettre à la domination austro-hongroise et, en 1881, une terrible insurrection éclata, qu'il fallut réprimer par la force des armes.

C'est alors que M. Benjamin de Kallay, qui s'était déjà distingué comme diplomate et comme financier, fut nommé administrateur des provinces. Il

conserva ce poste jusqu'à sa mort, survenue il y a quelques semaines. Et c'est justice de dire que son administration de vingt et un ans a fait de la Bosnie-Herzégovine un pays florissant.

Le calme matériel de cette région contraste avec l'agitation des pays environnants : Croatie, Dalmatie, Serbie, Vieille-Serbie, Montenegro. Au point de vue de la réorganisation économique du pays, d'immenses progrès ont été réalisés, ce qui a été d'autant plus méritoire que l'opinion publique, dans la monarchie, demandait de plus en plus que les provinces occupées pussent se suffire à elles-mêmes, sans faire appel aux ressources du pays occupant. Dans une contrée où, avant l'occupation, il n'y avait presque pas de routes carrossables, il y a aujourd'hui 1 000 kilomètres de chemins de fer et 4 000 kilomètres de grandes routes. 800 écoles primaires ont été construites. Des institutions ont été fondées pour relever l'agriculture et pour créer le crédit agricole. Des rivières ont été régularisées; des marais desséchés; des mines ouvertes à l'exploitation. Bref, c'est d'une régénérescence complète de la Bosnie-Herzégovine qu'il s'est agi, et l'on ne peut que souhaiter qu'on trouve à M. de Kallay un successeur capable de continuer l'œuvre qu'il a si brillamment commencée.

Les Logements d'ouvriers à Saint-Pétersbourg.

Si l'on en juge par un article que M. Nikitine vient de publier dans le *Novoié Vrémia*, les ouvriers de Saint-Pétersbourg sont logés dans des conditions réellement lamentables au point de vue de l'hygiène. Il cite le fait suivant : A un troisième étage, se trouvent trois logements comprenant chacun deux pièces, une cuisine, une antichambre, et donnant sur un corridor commun. L'un de ces logements est habité par des marchands de légumes ou de poisson et par des manouvriers, soit en tout par 46 personnes (24 hommes, 15 femmes et 7 enfants) qui se partagent 20 lits. Chaque habitant dispose d'une superficie d'un mètre et demi carré, et n'a pour respirer que 4^{m3} 856 d'air.

Le docteur Prokopovitch donne, à titre d'exemple, la description des logements occupés par les ouvriers d'une grande filature de coton. Il en cite un situé au quatrième étage et comprenant deux chambres, une cuisine et un corridor. Le loyer de ce logement, qui donne, par trois fenêtres, sur des cabinets d'aisances et sur une fosse à ordures, est de 37 francs par mois, non compris le chauffage. Il est occupé par 15 personnes (6 hommes, 6 femmes et 3 enfants) ainsi réparties : 5 dans chaque chambre, 4 dans la cuisine et 1 dans le corridor, qui est absolument obscur.

On paie mensuellement pour un lit : dans l'une des chambres et dans la cuisine, 9 fr. 30; dans l'autre chambre, 10 fr. 60; et dans le corridor 8 francs.

Dans certains quartiers, les ouvriers habitent, soit des logements en sous-sol, souvent inondés, soit des soupentes.

L'un de ces logements, qui comprend 3 chambres et 1 cuisine, est occupé par 24 personnes : 6 hommes, 12 femmes et 6 enfants. Certains locaux, habités par de nombreuses familles, sont absolument dépourvus de fenêtres, ou bien, s'il y en a, elles donnent sur un corridor sombre.

Dans la grande majorité des cas, l'ouvrier dispose, non pas d'un lit, mais d'une moitié de lit. Un médecin de Saint-Pétersbourg, qui s'occupe beaucoup d'hygiène, a constaté que sur 205 ouvriers célibataires, 18 seulement avaient un lit entier à leur disposition.

F. Schrader. Directeur des travaux cartographiques de la librairie Hachette et Cie. — *L'Année Cartographique*. Supplément annuel à toutes les publications de Géographie et de Cartographie, dressé et rédigé sous la direction de F. Schrader.

Douzième supplément, contenant les modifications géographiques et politiques des années 1900-1901. — Trois feuilles de cartes, avec texte explicatif au dos. Hachette et Cie. Prix : 3 fr.

SOMMAIRES :

1re carte : *Asie*, par E. Giffault. — Itinéraires de l'Expédition Kozloff (1899-1901). — Voyage de M. R. Logan Jack à travers le *Ya-long*, le *Yang-tse*, le *Mekong* et la *Salouen*. — Tracé du chemin de fer de *Lao-kai* à *Yun-nan-sen*. — Itinéraires de M. Barclay Parsons de *Hankeou* à *Canton* (Chine).

2e carte : *Afrique*, par Chesneau. — *Ethiopie méridionale* et *Région de la frontière soudanaise*. — Itinéraire en *Rhodesia* par P.-H. Selby. — Région de la *Haute-Koto* d'après MM. Bos et Superville. — Les chemins de fer africains en 1901.

3e carte : *Amérique*, par V. Huot. — *Cordillère orientale de Bolivie* d'après les explorations de J. Pando et de sir Martin Conway. — Carte physique du *Honduras* d'après le Dr K. Sapper. — *Canada*. Etat des publications cartographiques du *Geological survey*. — *Etats-Unis*. Progrès des levés topographiques et géologiques (1901).

Le *Douzième Supplément* de l'*Année Cartographique* ne le cède pas en intérêt aux fascicules précédents.

En Afrique, l'intérêt se porte sur toute la région éthiopienne dans la plus grande acception du terme. C'est là que, depuis quelques années, se croisent les grandes explorations internationales, parmi lesquelles il nous suffit de citer celles des majors anglais Gwyms et Austin, des Allemands Neumann et Erlanger, dont les travaux sont de premier ordre, et la première partie de la grande expédition française du Bourg de Bozas, dont le chef vient de mourir si prématurément. La lutte des influences européennes près la cour de Ménélik n'est pas étrangère à cette poussée d'explorations éthiopiennes.

Signalons aussi, sur la même planche, l'importante carte montrant l'état d'avancement des chemins de fer en Afrique.

En Asie, la grande expédition de Kosloff poursuit l'œuvre de russification en Asie centrale, en continuant les travaux de célèbres devanciers comme Roborovsky, Pievtsoff, Prjévalsky, etc.

Pour être moins suivie, l'œuvre d'avancement cartographique en Amérique n'en est pas moins réelle et l'*Année Cartographique* n'omet pas d'en marquer les étapes.

Les 7e, 8e, 9e, 10e, 11e et 12e années. — Chaque année, 3 cartes in-folio, 3 fr.

(*Les six premières années sont épuisées*).

G. Montbard. — *A Travers le Maroc*, notes et croquis, illustré. Paris, librairie Taillandier, 8, rue Saint-Joseph. Prix : 7 fr. 50.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE & COLONIAL

La Main-d'œuvre au Transvaal.

Le général Botha critique vivement la politique de M. Chamberlain et l'action des grandes Compagnies minières. Il dit que la visite de M. Chamberlain dans le sud de l'Afrique a été un échec complet, au moins en ce qui concerne le Transvaal.

Avant la guerre, le Transvaal produisait 480 000 onces d'or par mois. Il y avait alors 90 000 indigènes. Aujourd'hui, il n'y en a que 68 000 dans les mines ; la proportion de la production devrait être de 360 000 onces ; or on n'a produit pendant le mois de mai que 234 000 onces.

Cette diminution de la production est due aux travaux de développement. Les grands capitalistes désirent donc réduire la production et, par ce moyen, grouper les intérêts miniers, à l'exclusion des petits concessionnaires. Une fois ce résultat atteint, le rendement augmenterait rapidement ; l'emploi de la main-d'œuvre asiatique ferait baisser les salaires des ouvriers et grossirait fortement les profits que les capitalistes accapareraient.

Botha et ses amis ne veulent donc pas entendre parler de l'introduction de Chinois au Transvaal pour fournir la main-d'œuvre aux mines.

Aux dernières nouvelles toutefois, on signale un revirement dans les dispositions des Boers qui consentiraient à « étudier » l'emploi de la main-d'œuvre asiatique.

La Situation de la Rhodesia.

Comme « affaire » la *Rhodesia* — ou, si l'on veut, la *Chartered*, car c'est le nom que lui a conservé la spéculation — n'est pas encore une brillante affaire. Le déficit, qui était de 346 073 livres sterling pour l'exercice 1901-1902, est de 391 178 livres pour l'exercice 1902-1903.

Mais il n'en demeure pas moins que la grande entreprise, fondée par Cecil Rhodes, a des titres à la reconnaissance des fervents de l'expansion coloniale anglaise.

A l'assemblée générale des actionnaires, le duc d'Abercorn, président, après avoir rappelé l'œuvre de Cecil Rhodes, dit que la Compagnie a ouvert à la circulation 1 641 milles de chemins de fer dans la Rhodesia. Buluwayo et Beïra ont été reliés par voie ferrée, et le port de Beïra est appelé à prendre une grande importance.

Les difficultés du début de l'entreprise n'existent plus. La production à bon marché dépend du bon marché de la main-d'œuvre et des transports. Les voies ferrées sont poussées activement. Bientôt, elles seront reliées aux charbonnages. On s'occupe de diminuer le prix du transport sur les chemins de fer, ce qui permettra d'exploiter même les mines les moins riches.

Les Agriculteurs tunisiens.

Il n'est pas sans intérêt d'indiquer la part revenant à nos compatriotes, par rapport aux étrangers européens, dans l'agriculture tunisienne.

Au 31 décembre 1902, sur une superficie connue de 643 454 hectares appartenant aux Européens, 585 558 étaient détenus par des Français, 35 985 par des Italiens, 31 931 par des Européens de diverses nationalités ; le recensement du 31 décembre 1900 indiquait 530 115 aux Français, 31 945 aux Italiens, 29 127 aux autres Européens.

Les Recettes et les Dépenses postales du Monde.

Le bureau international de Berne vient de faire connaître le chiffre des recettes et des dépenses postales pour chaque pays. De ce tableau, il résulte que, de tous les pays, c'est l'Allemagne qui dépense le plus pour le service postal, soit 585 672 949 fr. 77 centimes, pour n'encaisser qu'un bénéfice net de 30 794 182 fr. 85 centimes, tandis que la France ne dépense que 208 542 518 francs, pour encaisser un bénéfice net (excédent de recettes) de 64 066 039 fr. 45 centimes, et que la Grande-Bretagne n'a qu'un chapitre de dépenses de 263 759 278 fr. 80 centimes, pour recueillir un excédent de recettes de 100 783 645 fr. 20 centimes.

Les Etats-Unis, en dépensant 596 060 140 fr. 35 centimes, ont un déficit de 17 660 174 francs.

Les Russes en Mandchourie.

Sous les apparences d'une Compagnie commerciale pour l'exploitation des mines et des forêts, il s'est fondé une Compagnie qui est entre les mains de l'armée et de la marine russes et qui est maîtresse des ports du district de Yalou. Elle établira des tramways et l'éclairage électrique à Niou-tchouang, à Moukden et à Karbine. Elle a offert des adjudications à cet effet. Elle a acheté de grands chalands à vapeur pour le transport des bois et elle a envoyé des ingénieurs pour étudier les mines de charbon de la Mandchourie.

On signale, d'autre part, que la Russie se prépare à accroître les défenses de Port-Arthur et de Dalny, tandis qu'elle renforce son escadre et qu'elle augmente l'effectif de ses troupes.

Construction d'une Route dans le Bassin du fleuve Amour.

Le premier projet du Transsibérien avait été de faire passer la voie ferrée sur la rive gauche du fleuve Amour, et, confiantes dans l'avenir du pays que le chemin devait transformer, des maisons de commerce étrangères étaient venues s'établir dans la ville principale de la province de l'Amour, à Blagovestchenck.

Le Transsibérien se transformant en Transmandjourien, les espoirs des commerçants furent deçus, et les Compagnies de bateaux sur l'Amour sont cruellement atteintes par la concurrence que leur fera la voie ferrée. Les bateaux ont cependant toujours un trafic important de marchandises, et seront pris par les voyageurs peu pressés.

On ne voyage pas vite, en effet, sur le fleuve Amour, et surtout on n'est jamais sûr d'y voyager vite : lorsque l'hiver est proche et que le fleuve peut de jour en jour être pris par les glaces, le bateau qui échoue subit un malheureux sort : les passagers doivent attendre que le traînage soit établi pour continuer leur route, et le capitaine passe l'hiver emprisonné dans son bateau. Il n'y a pas, sur la rive de la Chilka, de route carrossable sur laquelle puissent être transportés les voyageurs et leurs bagages ; il n'est pas même très facile de passer partout à cheval. La décision prise de faire une route a donc une grande importance pour le territoire de l'Amour.

Amélioration du Port de Majunga.

Majunga continue à se transformer : les vapeurs de fort tonnage peuvent maintenant accoster un quai pour opérer leurs chargements ou déchargements. Ce quai concourra à rendre le port plus propre à la navigation et dès que les grands travaux entrepris ou projetés par le Gouvernement de Madagascar seront achevés, Majunga deviendra un lieu de transactions très fréquenté, appelé à servir d'intermédiaire naturel aux produits de l'Ouest exportés dans l'Afrique australe et orientale. Déjà, la ville elle-même a été heureusement transformée et se trouve être un point aussi sain qu'agréable à habiter.

La Poste en Automobile à Madagascar.

Depuis le 1er juin, les courriers postaux sont effectués à l'aide de voitures automobiles entre Tananarive et la côte Est. On devine la faveur qui a accueilli cette innovation, grâce à laquelle les correspondances et les journaux seront transportés de la côte à la capitale et *vice versa* en moins de quarante-huit heures. Par le sentier d'autrefois il fallait environ 15 jours pour faire le trajet. En attendant l'ouverture du chemin de fer, l'automobile rend donc de précieux services.

La Chasse au Tigre chez un Sultan malais.

Voici un type assez curieux de monarque asiatique; on peut en parler sans évoquer la fantasmagorie d'éblouissantes joailleries, de palais splendides, d'existence fastueuse! Il s'est fait chasseur, chasseur de tigres; et ce, sans éléphants, sans équipage, sans rien de l'appareil qui semble l'apanage obligatoire d'un sultan. Il chasse seul, ou à peu près, vêtu d'un complet commandé à Londres et armé d'une carabine fabriquée à Birmingham.

IBRAHIM, sultan de Johore, règne sur trois cent mille sujets et un nombre incalculable de tigres. La chasse au gros gibier est sa distraction favorite, mais pour attaquer les grands carnassiers, qui pullulent dans ses États, il ne se croit pas obligé d'organiser de véritables expéditions. Il ne suit pas l'exemple des autres potentats de l'Extrême-Orient, qui, pour atténuer les risques d'un passe-temps dangereux, montent sur un éléphant, et ne font la guerre aux fauves qu'en ayant soin de s'entourer de plusieurs centaines d'hommes armés.

En sa qualité de vassal du Royaume-Uni, le sultan Ibrahim a pris des goûts britanniques. Il a cessé d'être un monarque malais pour devenir un homme de sport.

Tandis que les vieux potentats indigènes de la presqu'île de Malacca, en séjour en Angleterre, regrettaient le soleil de la Malaisie, le sultan de Johore achetait des chevaux de pur sang, prenait à son service un certain nombre de grooms anglais, experts dans leur métier, commandait aux tailleurs en renom des collections complètes de costumes de chasse, visitait les magasins des armuriers les plus célèbres, et payait au poids de l'or les fusils du modèle le plus récent et le plus perfectionné.

Il est vrai que dans ses excursions à travers les boutiques de Londres, le jeune monarque asiatique se faisait toujours accompagner de son coupe-tête, mais c'était uniquement pour sauver le décorum extérieur de la souveraineté. Au fond, l'unique ambition d'Ibrahim est de se comporter en toutes choses comme un grand seigneur anglais, ayant une écurie de courses et ne craignant pas d'exposer sa vie en faisant la chasse au gros gibier.

SA GRANDEUR LE SULTAN DE JOHORE EN COSTUME D'APPARAT.

D'après une photographie.

Lorsque le jeune sultan de Johore chasse le tigre, il opère lui-même. Il se croirait déshonoré s'il n'attaquait pas les grands fauves à découvert, et à pied, en restant exposé à un retour offensif du redoutable carnassier dont la griffe et la dent sont mortelles, lorsque la balle a manqué le but.

Le souverain de Johore n'a que vingt-huit ans et il a déjà abattu dix tigres. Il les a tués sans jamais recourir à aucun procédé incorrect qui disqualifie un sportsman aux yeux de ses confrères.

Pour se livrer à sa distraction favorite, le sultan Ibrahim n'a pas besoin d'aller bien loin de son palais. Il y a environ deux ans, un tigre de grande taille alla visiter, pendant la nuit, les abords du principal hôtel de Johore Bahrou. Le lendemain matin, les habitants de la ville constatèrent avec effroi les empreintes que ce dangereux rôdeur avait laissées sur le sol. Cette excursion parut d'autant plus inquiétante, qu'en général les grands félins se distinguent par leur prudence et n'ont pas l'habitude de faire des promenades dans les villes de vingt mille habitants.

M. Frédéric Coleman raconte dans le *Wide World Magazine*, qu'un jour le sultan de Johore causait familièrement avec des Européens, lorsqu'on lui apprit qu'un tigre venait de se montrer à quelque distance des murs de la ville.

L'intrépide chasseur s'arma de son fusil et revint au bout de deux heures. Le tigre était mort.

Malheur au tigre qui se permet de trop s'approcher de la capitale d'Ibrahim! Dès que la présence de ce dangereux visiteur lui a été signalée dans un rayon de 4 ou 5 kilomètres des murs de Johore Bahrou, le sultan se met en campagne, escorté d'un petit nombre de chiens. Il a soin de les choisir parmi les plus mauvais qu'il puisse trouver dans ses meutes.

Un bon chien qui va à la chasse au tigre n'en revient pas vivant : il se fait bravement tuer sans aucune utilité pour son maître, tandis qu'un chien médiocre s'enfuit prudemment au moment opportun, et rend à peu près autant de services qu'un limier de premier ordre, pour trouver la piste d'un gibier qui n'est pas difficile à découvrir.

Malgré les offres de services que lui font de tous côtés ses sujets et les habitants des États voisins, le sultan de Johore n'admet dans ses chasses qu'un très petit nombre de rabatteurs. Sa Hautesse considère cette profession comme très dangereuse quand elle est exercée par des gens inexpérimentés. Les accidents sont au contraire très rares lorsque les auxiliaires, chargés de faire du vacarme afin de ramener le tigre dans la direction du chasseur, sont des hommes habitués depuis leur jeunesse à ce difficile métier. Ibrahim entretient dans son palais une équipe de ces rabatteurs d'élite, et c'est à leur habileté et à leur courage qu'il doit une partie de ses succès.

LE TROISIÈME TIGRE TUÉ PAR LE SULTAN DE JOHORE, EN MARS 1894.

D'après une photographie.

Le jeune souverain de Johore mérite d'autant plus d'être admiré pour son sang froid et son intrépidité, qu'il n'est pas un de ces tireurs dont la balle soit absolument infaillible. Il ne lui est presque jamais arrivé de toucher au point juste, et d'abattre le tigre du premier coup. Presque toujours, c'est la seconde balle seulement qui a été mortelle; et ce résultat est suffisamment honorable pour un chasseur de gros gibier.

Les indigènes de la presqu'île de Malacca ne professent pas, comme les Hindous, une sorte de respect superstitieux pour le tigre, et ne considèrent pas les grands carnassiers comme des auxiliaires indispensables pour maintenir l'équilibre de la création.

L'agriculture deviendrait impossible dans certaines régions de l'Hindoustan, si les animaux de proie ne mettaient pas obstacle à la multiplication indéfinie des cerfs, des bisons et des sangliers.

Ces services sont moins appréciés dans un pays dont les habitants vivent surtout des produits de la mer. Les tigres de la presqu'île de Malacca trouvent, en général, dans la jungle et les forêts vierges de l'intérieur, assez de gibier pour se nourrir.

Seulement il leur arrive, lorsque les sangliers sauvages se font rares, de se dédommager sur les sangliers domestiques, et une fois qu'un carnassier a pris le chemin d'un village, il prélève un large tribut sur les bestiaux. Alors les habitants des campagnes s'émeuvent et essayent de prendre le tigre au piège. C'est le seul genre de chasse qui leur soit permis. Sous les peines les plus sévères, Ibrahim leur interdit de se servir d'armes à feu, car elles lui paraissent dangereuses non pas précisément pour le tigre, mais pour les chasseurs.

Les tigres ne sont pas le seul gros gibier qui pullule dans les États d'Ibrahim; les chasseurs n'ont que l'embarras du choix : la panthère noire, le léopard, l'ours et le rhinocéros se rencontrent à chaque pas dans la jungle.

Les rivières sont infestées de crocodiles; des troupeaux d'éléphants parcourent la forêt, et les bisons exécutent des charges à fond contre les hommes assez téméraires pour se montrer sur leur passage.

Cette variété de taureaux sauvages est très dangereuse à chasser, même pour les tireurs les plus habiles.

Le capitaine Syers passait à bon droit pour le plus remarquable chasseur de toute la Malaisie. Pendant trente-six ans il avait parcouru la jungle et jamais une de ses balles n'avait manqué le but. Il comptait par centaines les grands carnassiers et les pachydermes qu'il avait abattus du premier coup avec une sûreté de coup d'œil magistrale. Ce Nemrod de la presqu'île de Malacca chassait un jour le *sladang*, sur les frontières de l'État de Johore. Ces animaux sont infiniment plus redoutables que les tigres, parce qu'ils n'essayent jamais de s'enfuir. Ils ont un flair excellent qui leur permet de sentir de très loin l'homme, et dès qu'ils l'ont aperçu, ils se précipitent sur lui avec la rapidité de la foudre. Ajoutons qu'il est extrêmement difficile qu'un coup mortel puisse les arrêter net dans leur course : l'épaisseur de leur peau les protège contre les balles.

TIGRE TUÉ PAR M. GEORGE PAULING, HÔTE DU SULTAN, EN 1901.

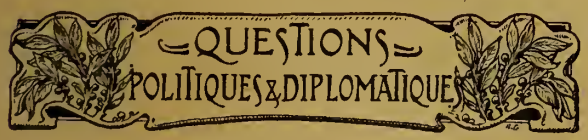
D'après une photographie.

Le vieux *sladang* mâle, qui s'avançait à toute vitesse contre le capitaine Syers, ne ralentit pas sa course après avoir reçu les deux coups de feu du chasseur, et le tint cloué contre un arbre. Les compagnons du malheureux capitaine vinrent à son secours, mais il était trop tard; le célèbre chasseur de gros gibier, dont les trophées se comptaient par centaines, rendit le dernier soupir avant d'arriver à la ville voisine, où il aurait pu recevoir les soins d'un médecin.

Lorsque le *sladang* fut enfin tué, il n'avait pas reçu moins de dix-huit balles. Sa tête décore aujourd'hui le haut de l'escalier du club de Singapour.

Le sultan Ibrahim n'a encore tué aucun de ces redoutables bisons. Un pareil exploit représente pour lui le dernier mot de la gloire, et lorsqu'il aura conquis ce titre à l'admiration de tous les hommes de sport, l'Angleterre pourra, si tel est son bon plaisir, le dépouiller de ses États. Il se consolera facilement de la perte du trône, pourvu qu'il soit nommé Président du club des chasseurs de gros gibier.

G. LABADIE-LAGRAVE.



La Russie et l'Angleterre en Perse.

La lutte d'influence continue toujours très vive entre la Russie et l'Angleterre dans l'Empire persan.

La Russie ayant obtenu récemment un traitement douanier favorable à son commerce, on a vu aussitôt l'Angleterre demander le remaniement du traité qui, depuis 1828, réglait ses relations commerciales avec la Perse. Un nouveau traité a donc été conclu le 9 février et ratifié le 27 mai, lequel va faire bénéficier — ou à peu près — les marchandises anglaises des avantages dont jouissent les marchandises russes[1]. La presse britannique, qui est toujours exigeante, trouve que cela ne suffit pas et que l'Angleterre aurait dû être plus favorisée, mais le shah de Perse ne pouvait guère faire autrement que d'accorder quelques légères faveurs à la Russie, dont les caisses lui ont toujours été largement ouvertes.

C'est à la suite de ces arrangements douaniers que les commerçants russes se sont préoccupés de prendre une place prépondérante dans le marché du golfe Persique. Nous avons annoncé déjà que la Société de navigation à vapeur d'Odessa allait recevoir une subvention importante du Gouvernement pour la création d'un service régulier avec le golfe Persique.

Cette Société, dans une circulaire spéciale adressée aux marchands et fabricants, annonce que pour faire connaître les productions russes dans les localités principales du golfe, elle a décidé de créer dans les ports importants de Bassorah et de Bouchir, sous le nom de « Musées russes », une exposition permanente des produits de l'industrie nationale.

Ces musées réuniront, autant que possible, les collections complètes des objets d'exportation fournis par les diverses maisons, avec l'indication des prix « franco ». Ces musées serviront donc à faire connaître aux consommateurs locaux les produits de l'industrie, et donneront aux agents de la Société russe de Navigation à vapeur la possibilité de provoquer la comparaison entre ces produits et les marchandises de source britannique, d'en faire valoir les avantages pour le marché persan, en un mot, de répandre un type d'objets manufacturés capables de lutter avec les marchandises anglaises et même de les exclure complètement.

Il est probable que cette mise en relations du consommateur persan et de l'exportateur russe donnera des résultats excellents, et permettra aux commerçants moscovites de conquérir progressivement les marchés du Sud de la Perse, de même qu'ils ont conquis les marchés du Nord.

Les journaux russes se félicitent de cette initiative, et apprécient l'appui gouvernemental donné à cet essai de pénétration dans le golfe Persique; mais ils ne cachent pas que les commerçants et fabricants russes devront, pour réussir, montrer plus d'ingéniosité et plus d'empressement qu'ils n'en ont mis jusqu'ici, à satisfaire les goûts des consommateurs persans.

1. L'article 5 de ce traité dit : « Le système de fermage pour la perception des droits de douane en Perse, devant être aboli à jamais, sera remplacé à toutes les frontières du royaume par l'institution de bureaux de douane gouvernementale, organisés et administrés de manière à assurer aux commerçants l'égalité des perceptions et un bon traitement de leurs marchandises. Le Gouvernement persan prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer d'une manière générale la sécurité des marchandises durant leur séjour dans les bureaux de la douane. »

Scènes affreuses au Kouang-si[1], le Pays des Affamés.

La province de Kouang-si a été particulièrement éprouvée par l'exceptionnelle sécheresse de l'an dernier. Le thermomètre atteignit des hauteurs encore inconnues dans ces régions. Il dépassa 45 degrés à l'ombre. Le riz brûlait sur place. La récolte entière fut perdue. Tous les réservoirs étaient épuisés. L'eau fit défaut. Toute une population en fut réduite à se nourrir d'horribles racines et à boire la boue liquide de quelques mares pestilentielles.

Une épouvantable famine régna dans tout le pays. Des familles entières moururent de faim. On pouvait voir sur les routes, dans les rizières calcinées, des hommes, des femmes, des enfants, réduits à l'état de squelettes, tomber pour ne plus se relever, tandis que d'horribles oiseaux de proie s'abattaient sur eux, déchiquetant leurs corps, rongeant leurs yeux, suçant leurs viscères. Lugubre était l'aspect du pays, atroces étaient les souffrances supportées par ceux qui, au prix d'efforts infinis, parvenaient à se procurer quelques poignées de riz et à se soustraire à la plus affreuse des morts.

Longtemps, le pays resta ainsi abîmé dans l'horreur et l'effroi. Et, à la faveur de cette misère, la piraterie reprit de plus belle. Ceux qui échappaient aux affres de la faim couraient le risque d'être pris et tués. C'est, en effet, par bandes, que les pillards, également affamés, quittaient leurs repaires, s'abattant comme des trombes sur les villages, assourdissant l'air de cris horribles que le silence lugubre des vallées dévastées répercutait au loin. Ils s'acharnaient avec cruauté sur les femmes, dont ils prolongeaient l'agonie en leur arrachant les seins, puis les pieds menus, qu'ils savouraient ensuite en d'horribles grillades.

Et voici qu'à la sécheresse vient de succéder la plus épouvantable inondation qui se puisse voir. Après avoir été brûlées, rongées par un soleil de feu, les rizières, péniblement repiquées, sont maintenant dévastées, entraînées, submergées par une pluie qui ne s'arrête plus. Le pays entier est sous l'eau.

Et le cortège de toutes ces misères s'augmente depuis un mois du hideux choléra, dont on ne compte plus les victimes.

Ce qui se passe à cette heure est à peine croyable. Des villes entières sont transformées en de répugnants charniers. C'est par grappes que l'on voit les cadavres entassés dans les ruelles de Taï-ping-fou; et, sur les chemins, de longues foules aux pieds nus se tordent dans d'épouvantables douleurs. C'est, dans le pays tout entier, toutes les horreurs d'une misère affreuse, les mères égorgeant leurs enfants, puis se tuant elles-mêmes, dans des scènes horribles, dans de véritables carnages, et de toute la plaine du Si-king s'exhale, lugubre, la longue plainte des mourants.

A Long-tchéou, des atrocités sans nom se commettent. La folie de la faim ne connaît plus de bornes.

A Tcheng-tchéou, on en est arrivé à vendre les enfants pour servir de nourriture. Les malheureux petits êtres sont tués, dépecés, vendus au poids.

Ailleurs, ce sont les prisonniers qui sont égorgés au fur et à mesure des exigences de la population. La place est transformée en un véritable étal où l'on fait commerce de chair humaine.

Kiang-tchéou ayant été envahi par les pirates, ceux-ci ont mis le feu aux habitations, puis ont emporté les cadavres à demi-calcinés des habitants, dont ils sont ensuite venus vendre les morceaux à Taï-ping.

Le Kouang-si étant limitrophe du Tonkin, le Gouvernement général de l'Indo-Chine a dû prendre des mesures pour éviter que les pillards ne passent sur notre territoire.

1. Voir la carte parue sur la couverture du précédent numéro à la *Question géographique de la semaine*.

Au Pérou. — Le Chemin de fer d'Oroya. — Une Voie ferrée à l'altitude du Mont-Blanc.

Le chemin de fer le plus élevé du monde est celui qu'on désigne sous le nom de *Ferro carril Central del Peru*. La ligne permet de passer, en huit heures, d'un climat tropical (8° au sud de l'équateur) à une région où règnent des neiges éternelles. Elle est, en outre, la plus curieuse du globe par les difficultés qu'à rencontrées sa construction et par les moyens employés pour les surmonter.

La longueur totale de Callao à Oroya est de 222 kilomètres, et les dépenses de premier établissement se sont élevées à 225 millions de francs, ce qui fait un peu plus de un million par kilomètre. A Chosica, (53 kilomètres de Lima), se trouve le premier rebroussement et de là jusqu'au sommet, la déclivité est constante. Le point culminant est au milieu du tunnel de Caldera, qui a une longueur de 2 400 mètres et se trouve à l'altitude de 4 780 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit très sensiblement l'altitude du mont Blanc; c'est 440 mètres de plus que le sommet du Pikes Peak dans le Colorado.

La ligne rase les bords de précipices qui ont trois et quatre cents mètres de profondeur et on a peine à comprendre comment les ingénieurs ont pu faire pour opérer leur tracé. En fait, dans bien des endroits, ils ont dû se faire suspendre à des cordes pour travailler. A une place, la voie occupe le lit de la rivière Romac qu'on a détournée par un tunnel, de manière à la faire passer sous la ligne. On peut faire descendre un wagon par la gravité seule, depuis le tunnel dont il a été question, jusqu'à la mer, sur une distance de 170 kilomètres, la pente moyenne étant très forte. La voie est à l'écartement normal. On brûle du pétrole sur les locomotives. La construction de cette voie ferrée est un tour de force unique au monde. Il fait le plus grand honneur aux ingénieurs qui ont eu l'audace de l'exécuter.

La Mission Lenfant. — Du Niger au Tchad par la Bénoué.

Les lecteurs du *Tour du Monde* n'ont pas oublié le récit à la fois alerte, gai et intéressant de la mission Lenfant à travers les rapides de Boussa sur le Niger. Il s'agissait, on s'en souvient, de ravitailler nos postes militaires du Tchad en empruntant la voie fluviale et en utilisant les enclaves territoriales que la convention anglo-française de 1898 nous a laissées, en aval des rapides. Le ravitaillement fut opéré avec un succès complet, mais au prix des plus grandes fatigues et des plus grands dangers. Les rapides du Niger, jugés impraticables, étaient vaincus : la reconnaissance et le jalonnement des passes avaient été si bien effectués, que le capitaine Fourreau a pu renouveler l'expérience avec une grande facilité.

Cependant ce n'était pas là toute l'opération du ravitaillement de nos postes du territoire de Zinder, et le colonel Péroz eut toutes les peines du monde à faire franchir aux innombrables charges du convoi les distances qui séparent le Niger de Zinder, à travers un pays sans route et sans points d'eau.

C'est là, à proprement parler, le désert absolu.

Le problème du ravitaillement de nos postes du deuxième territoire militaire n'était donc solutionné qu'en partie.

Le capitaine Lenfant a pensé qu'il en pouvait trouver la solution intégrale sur un autre point.

Le Niger a un affluent important, la Bénoué, célèbre par les explorations de Mizon et ses démêlés avec la Compagnie royale du Niger (anglais).

Tandis que le Niger, dans la dernière partie de son cours, descend du nord, la Bénoué vient de l'est. 200 kilomètres à peine séparent son cours supérieur du cours moyen du Logone, affluent du Chari, lui-même affluent du Tchad. Sur ces 200 kilomètres, il existe une dépression naturelle formée du Mayo-Kebbi et d'un chapelet de marigots au milieu desquels une cuvette plus importante, le lac Toubouri.

Le capitaine Lœfler, après sa belle exploration de la Haute-Sangha, a donné les conclusions suivantes :

1° Une vaste dépression, tout le long de laquelle s'égrène, en pleine saison sèche, un chapelet de mares et de lacs importants, existe entre le Logone et la Bénoué ;

2° *A la saison des pluies, toutes ces eaux se confondent pour ne plus former qu'une seule nappe sur laquelle les pirogues circulent et qui met en contact les deux grandes rivières.*

Toute la question géographique est là. Le capitaine Lenfant va tenter de la résoudre. Une nouvelle mission lui est confiée, sous le patronage de la Société de géographie de Paris, avec l'appui du Ministère des Colonies, de la Société de géographie, du Comité de l'Afrique française. L'Académie des inscriptions et belles-lettres lui a attribué les 15 000 francs de la fondation Benoît Garnier.

Un chaland en acier a été spécialement construit pour la mission par la maison Bertin frères. Nous en donnons une photographie prise le jour du lancement à Bezons. Il présente les dimensions suivantes : 12m50 de long, 2m50 de large et 1m20 de profondeur. Sa calaison, en charge, sera de 0m80. Il comprend deux compartiments étanches, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Son étrave est une lame d'acier de 0m15 d'épaisseur. Un rouf de 4 mètres de long est installé au centre, formé simplement d'une tente épaisse à double toiture, garnie de six ouvertures formant fenêtres et montée sur portants en fer courbé. Ce rouf servira de logement aux trois Européens qui composent la mission. On a heureusement prévu la réversibilité de la direction pour une navigation empêtrée et difficile qui oblige à des changements fréquents de route ou même à des retours en arrière. Les autres compartiments du chaland sont pontés. Tout le long du bord sont fixés de solides anneaux destinés à faciliter le halage. Le nom de *Benoît-Garnier* se détache sur le rebord avant en belles lettres de cuivre vissées, et rappellera le nom du fondateur défunt, bienfaiteur de l'Académie des inscriptions et belles-lettres. Le lancement eut lieu le 6 juillet, à Bezons.

CARTE POUR SUIVRE L'ITINÉRAIRE DE LA MISSION LENFANT.

Le capitaine Lenfant aura avec lui l'enseigne de vaisseau Delevoye, actuellement en service sur *l'Ardent*, au Sénégal et le maréchal des logis Lahure. Il n'est pas douteux que la Mission nous rapportera dans un an la solution intégrale du problème géographique qui subsiste encore dans cette partie de l'Afrique.

Au point de vue international, rien ne s'oppose à la bonne marche de l'expédition, les stipulations de l'Acte de Berlin et de la Convention franco-allemande du 15 mars 1894 ayant établi la liberté de navigation du Niger, de ses affluents et de ses dérivés.

Si la communication existe et que des opérations

de ravitaillement puissent être effectuées par cette voie à certaines époques de l'année, la situation de nos territoires du Tchad s'en trouvera singulièrement améliorée.

Cependant, cette solution qui, dans l'état actuel de nos affaires africaines, serait des plus heureuses, ne saurait évidemment être considérée comme définitive, pour la raison que nous nous trouverions, comme avec le chemin de fer belge de Matadi, pour la mise en valeur de notre Congo, dépendre économiquement et politiquement d'une voie de communication située en colonies étrangères et que nous retrouverions là tous les inconvénients dont nous avons à souffrir dans le bas Congo. En d'autres termes la découverte d'une voie de communications et de transports Niger-Bénoué-Tchad ne doit pas nous empêcher de poursuivre l'organisation des moyens de transports rapides dans celles de nos colonies qui touchent directement nos territoires militaires du Tchad, soit : le Dahomey et le Congo.

Cette réserve n'enlève rien de son importance actuelle à la nouvelle expérience du capitaine Lenfant, et tous les Africains lui souhaitent le succès le plus complet.

Précisons encore mieux. Pour que la voie Niger-Bénoué-Tchad ait toute sa valeur au point de vue français, et ce, d'une façon définitive, il faudrait que la politique d'entente cordiale entre l'Angleterre et la France aboutît à quelque chose de plus grand qu'une rectification de frontière au nord du Sokoto, du côté de Zinder; il faudrait que l'Angleterre consentît à une rétrocession du Bornou, celui-ci ayant, d'après ses frontières politiques antérieures à la conquête européenne, un pied sur la Bénoué.

Au cours de sa mission, le capitaine Lenfant ne pourra manquer d'envisager et d'examiner une telle proposition déjà formulée en France et discutée aussi bien en Allemagne qu'en Angleterre. Elle n'a du reste pas trouvé une opposition systématique : seule la question des compensations pour un remaniement de frontières qui embrasserait les trois grands Etats du Sokoto, du Bornou et de l'Adamaoua reste en suspens.

Les bienfaits d'une entente cordiale en préparation pourraient se faire sentir sur le problème ainsi agrandi, si le chef distingué de la nouvelle mission pouvait recueillir et rapporter de nouveaux et précieux éléments de discussion et d'appréciation.

PAUL BOURDARIE.

LANCEMENT DU « BENOÎT-GARNIER », A BEZONS.

D'après une photographie.

Progrès de l'Industrie aurifère à Madagascar.

La *Revue de Madagascar*, qui est l'organe du Comité de la grande île, fournit d'intéressants détails sur la production de l'or. Les chiffres des exportations de métal précieux ont fait, en sept années, un bond remarquable de 3 796 793 fr. 75, passant de 112 206 fr. 25, en 1896, à 3 909 000 francs l'année dernière.

La mise en vigueur du décret du 20 février 1902, très favorable aux exploitants, auxquels il procure facilité et sécurité, a eu pour effet de provoquer une recrudescence du mouvement d'exploitation qui s'est traduit par des chiffres éloquents : du 1er mars au 31 décembre 1902, 346 demandes de permis de recherches ont été adressées au service des Mines et 177 d'entre elles accueillies favorablement; 67 permis d'exploitation ont également été délivrés, et, par suite de la nouvelle législation, 40 020 hectares 70 ares 90 centiares ont été livrés aux prospecteurs. La valeur indiquée plus haut de l'or exporté représente 1 303 kilogrammes dont les terrains aurifères de la partie orientale de l'île ont fourni la majeure partie.

Encore que Madagascar ne soit pas, à l'heure actuelle, l'objet d'un engouement analogue à celui que l'on a signalé pour la Côte d'Ivoire, il n'est pas moins vrai que les chercheurs d'or y sont de plus en plus nombreux.

Les Compagnies existantes étendent leurs recherches et des particuliers s'efforcent, un peu partout, de trouver, sinon un filon, du moins un terrain alluvionnaire d'une teneur suffisante pour que leurs efforts ne soient pas vains; il faut reconnaître que beaucoup y réussissent et retirent de leurs peines des profits appréciables.

Le succès couronnera, il faut l'espérer, ces efforts collectifs ou individuels et donnera raison à ceux qui, de tous temps, ont fait à la Grande Ile la réputation d'être extrêmement riche en métal précieux.

Navires et Câbles sous-marins allemands. — Sur et sous les Flots.

La statistique de la flotte marchande de l'Allemagne, en 1902, qui vient d'être publiée par l'*Office de statistique de l'Allemagne*, accuse de considérables progrès.

Cette flotte comprenait, l'année dernière, 3 959 navires jaugeant 3 080 048 tonneaux, et montée par 53 946 hommes d'équipage. Plus des trois quarts de ce tonnage, soit environ 2 400 000 tonneaux, sont représentés par la marine à vapeur; les navires à voiles figurent dans cette statistique pour 600 000 tonneaux et les remorqueurs pour près de 100 000 tonneaux.

Si l'on compare ces chiffres à ceux de 1871 et aux chiffres, tout récents, de 1900, on aboutit aux résultats suivants :

	Tonnage à vapeur.	Tonnage total.
1871	82 000	642 000
1900	1 946 000	2 430 000
1902	2 500 000	3 080 000

En trente-un ans, le tonnage total de la flotte allemande s'est accru dans des proportions qu'accuse un pourcentage extraordinaire.

La presque totalité de cette flotte appartient aux deux ports de Hambourg et de Brême : le premier avec 1 607 000 tonneaux, soit 52 pour 100, et le second avec 918 000 tonneaux, soit 33 pour 100. Viennent ensuite Flensburg, Stettin, Kiel, Geestemünd, Dantzig, Lübeck.

Cette concentration dans deux ports de presque tout le mouvement de la marine marchande provient du faible développement des côtes allemandes : l'Allemagne a pu donner à Hambourg et à Brême tous les perfectionnements nécessités par le commerce moderne et en faire des métropoles de premier ordre.

Mais, si l'Allemagne couvre tous les jours la mer de nouveaux vaisseaux, elle ne fait pas les mêmes progrès sous les flots et ne se sent pas en avance sur les autres nations par rapport à la télégraphie sous-marine. Elle ne compte actuellement que soixante-treize lignes dont quarante-huit sont affectées aux relations entre territoires allemands, six aux relations avec ses colonies et dix-neuf aux relations avec des pays d'outre-mer. Cette situation était déjà celle de 1902. Cependant on pose actuellement une nouvelle ligne entre Greetsiel et New York; c'est la deuxième ligne sur ce parcours et comme les précédentes elle passe par Borkum et les Açores.

Le réseau total des câbles allemands comprend une longueur de 16 352 kilomètres.

L'État est propriétaire d'un peu plus d'un tiers et des Sociétés privées pour un peu moins des deux tiers. Sont copropriétaires en partie avec l'État allemand, la Suède, le Danemark, l'Angleterre et la Suisse; les propriétés privées sont celles des Compagnies allemandes : *Deutsche See Telegraphen Gesellschaft et Deutsche Atlantische Telegraphen Gesellschaft* qui, toutes deux, ont leur siège à Cologne. Si on retranche de la propriété privée de l'État la part qui revient aux nations étrangères, le réseau de l'État allemand ne comprend plus que 5 131 kilomètres, et le réseau entier de l'Allemagne 14 865.

Ces chiffres donnent à l'Allemagne un mauvais rang parmi les grandes puissances; les Compagnies privées sont particulièrement faibles comparées aux Compagnies anglaises qui représentent des étendues considérables; le Danemark même dépasse l'Allemagne avec ses 116 câbles représentant plus de 15 000 kilomètres.

En tête de la liste vient naturellement l'Angleterre avec 490 câbles d'une longueur de 244 879 kilomètres; puis viennent les États-Unis d'Amérique avec 63 000 kilomètres, la France en a plus de 42 000 et le Danemark plus de 15 000. Après l'Allemagne, on trouve la Hollande avec 4 000 kilomètres environ, le Japon avec presque autant, l'Espagne avec plus de 3 000, l'Italie 2 000, la Norvège, la Turquie, etc. La Norvège vient en tête par le nombre de ses câbles, 536; mais ceux-ci ne mesurent guère plus de 1 000 kilomètres.

Il est curieux et rare de voir l'Allemagne arriver, dans une statistique, à un si mauvais rang!

Baron Jehan de Witte. — *Des Alpes bavaroises aux Balkans.* 1 vol. in-16, illustré de 29 gravures hors texte. Prix : 4 francs. Librairie Plon-Nourrit, 8, rue Garancière, Paris.

Le baron J. de Witte a rassemblé, dans son nouveau volume, les notes et les souvenirs résultant de ses études et de ses voyages en Allemagne et au travers de cette Europe orientale où tant de graves problèmes s'agitent à l'heure actuelle. Après avoir promené le lecteur dans les musées de Munich et les montagnes du Tyrol bavarois, avoir décrit d'une façon singulièrement pittoresque et vivante les représentations d'Oberammergau, les châteaux de Louis II, les beautés du Salzkammergut, l'auteur s'étend plus particulièrement sur les régions de l'Autriche et des Balkans, qu'il a parcourues à différentes reprises. Il raconte le passé, il expose, d'une façon claire et précise, les aspirations et les querelles des nationalités qui les habitent. Aux choses vues, consciencieusement décrites, il ajoute mille anecdotes intéressantes, et il analyse les opinions échangées, au cours de ces dernières années, par la critique politique et littéraire sur le sujet, éternellement brûlant, des races jougo-slaves, dominées ou contenues par l'Autriche et la Hongrie, la Turquie et l'Empire moscovite. Les chapitres sur le dualisme austro-hongrois, la Croatie et Monseigneur Strossmayer ont un intérêt particulier d'actualité en ce moment où une crise semble à la veille d'éclater à Budapest, où l'émeute gronde dans les rues d'Agram, et où les Croates se déclarent plus que jamais « résolus à secouer l'oppression magyare ».

L'ouvrage est illustré de nombreuses gravures faites en partie d'après les clichés pris par l'auteur.

Dr d'Anfreville de la Salle. — *A Madagascar.* 1 vol in-12. Plon-Nourrit, éditeur, 8, rue Garancière, Prix : 4 fr.

Ceci est un livre complet sur Madagascar, un manuel pourrait-on dire, car on y traite toutes les questions que peut se poser un lecteur curieux des choses de notre jeune colonie. M. le Dr d'Anfreville de la Salle, qui le connaît bien pour y avoir longtemps vécu, était mieux qualifié que personne pour écrire un tel livre, qui dresse d'une façon très claire et très méthodique le bilan de notre nouvelle possession en l'an 1903. Son travail est un travail documenté et sérieux, agréable à lire pourtant, qui plaira en instruisant.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

BASLER NACHRICHTEN

Bâle.

L'Expédition des frères Sarasin à Célèbes.

Deux explorateurs bâlais, les frères Sarasin, qui avaient déjà, il y a trois ans, fait un séjour dans le centre de Célèbes, viennent de traverser la presqu'île sud-orientale de cette île aux formes si bizarres et dont on ne connaissait presque rien jusqu'ici. Grâce à la protection du Gouvernement hollandais, au dévouement d'un prince mahométan indigène, et surtout à leur attitude pleine de tact, aussi bienveillante que prudente à l'égard des naturels, les deux savants suisses purent échapper aux multiples dangers et aux terribles épreuves auxquelles ils se virent en butte.

La presqu'île qu'ils ont traversée est parcourue d'un bout à l'autre par deux chaînes de montagnes parallèles entre elles et parallèles également aux côtes orientale et occidentale, mais à une certaine distance de la mer. Ces deux chaînes encadrent une assez vaste plaine intérieure dont une grande partie est remplie par un immense marécage où les voyageurs faillirent plus d'une fois périr, eux et leurs hommes. Des épidémies ravagèrent les rangs de leurs porteurs indigènes; des essaims d'abeilles sauvages s'acharnèrent sur eux; des milliards de mouches venimeuses ne les laissèrent en repos ni jour ni nuit. Et comme si cela n'était pas suffisant pour les décourager, les naturels se montrèrent extrêmement ombrageux; parfois même, sans la protection du Gouvernement hollandais, qui avait fait publier partout, en guise de menace, qu'il mettrait tout à feu et à sang s'il arrivait malheur aux deux Européens, ceux-ci auraient été infailliblement massacrés vingt fois pour une. Ainsi, du 29 juillet au 11 août 1902, ils se virent constamment exposés à être jetés en prison et immolés par un certain prince de Sigi, qui règne sur les bords d'un lac de l'intérieur de l'île.

Toutefois, ces épreuves eurent des jours de trêve et de charmantes compensations. En dehors de peuplades farouches et cruelles comme celle des Berginèses, anthropophages belliqueux, ils furent bien accueillis par d'autres tribus, dont l'hospitalité revêt des formes et des symboles qui rappelèrent aux savants les cérémonies de certains peuples européens au moyen âge, quand ils faisaient accueil aux étrangers. L'état de sauvagerie des naturels de Célèbes n'est d'ailleurs pas absolu : les frères Sarasin ont observé dans beaucoup de contrées de l'île toute une civilisation, assurément fruste encore et étrange, mais originale, et en tout cas bien supérieure à celle des peuplades de la côte, que le contact des Européens abrutit et corrompt d'ailleurs, comme en Afrique. La grande fertilité de l'île empêche de considérer l'anthropophagie comme une conséquence de la famine : si les indigènes dévorent leurs ennemis, c'est dans la conviction que le sang et surtout le cerveau dont ils se régalent incorporeront au mangeur la force vitale et la bravoure du mangé.

On pourrait raisonner plus mal. Mais voici qui est charmant. Si, dans ces sauvages populations, la vie humaine a peu de prix, les frères Sarasin ont cependant relevé des traits de dévouement du genre de celui-ci. Ils remarquèrent parmi leurs porteurs une vieille femme qui leur était inconnue et qui n'en persistait pas moins à partager toutes leurs fatigues et toutes leurs souffrances. Quand ils l'interrogèrent, elle leur assura que son fils, un des porteurs, avait été embauché de force par le gouverneur hollandais; craignant qu'il ne fût emmené en esclavage et peut-être destiné à être mangé, elle était résolue à partager son sort jusqu'au bout.... Un autre jour, on vit arriver dans le camp un très vieux chef qui venait de loin, et qui désirait voir de ses yeux ces Européens dont on lui parlait tant. On lui fit fête!...

Mais la plus curieuse des découvertes faites par les savants bâlois, c'est celle d'une peuplade tout à fait primitive, qui nous repeint l'humanité telle qu'elle devait être il y a dix mille ans. Les Toalas, tel est le nom de ces naturels, sont, à la lettre, des hommes des bois, ou ils demeurent dans des huttes de branchages, et, parfois, sur les arbres eux-mêmes. Ils vivent de chasse et de fruits, mais ignorent l'emploi des métaux et même l'usage du feu. MM. Sarazin eurent toutes les peines du monde à les empêcher de s'asseoir dans le brasier du campement. Leur accueil fut d'abord plein de défiance : quelques cadeaux les amadouèrent enfin, et les voyageurs purent communiquer avec eux, non sans peine, car le langage des naturels se rapproche plus des cris du singe que des articulations humaines. Ils n'ont même pas une superstition religieuse quelconque, et les efforts des missionnaires musulmans pour les convertir ont complètement échoué. Ils n'ont aucune idée de la beauté, même déformée par un cerveau sauvage, ne se parent d'aucun ornement, ne se peignent ni ne se tatouent. Ils comptent jusqu'à deux : à part cela, ils ne savent ce que c'est qu'un nombre, une semaine, un mois, ou autre chose de ce genre.

HERALDO

Madrid.

Une Ile gouvernée par des Femmes.

Ceci n'est pas de l'histoire ancienne, ni une fiction cueillie dans un journal féministe : il existe de nos jours dans une île, il est vrai de dimensions modestes, une peuplade qui n'a que quatre cents âmes, après en avoir compté cinq mille, où les femmes gouvernent, où les hommes sont, à la lettre, leurs très humbles valets.

Cette île porte le nom de Tiburon, dans la mer Vermeille (Mexique), dont les habitants, les Indiens Séris, habitent une terre aride, où ils vivent isolés dans leur orgueil et par le fait de rites religieux, qui leur interdisent tout mariage avec des étrangers, fussent-ils des Indiens du continent. Le climat inhospitalier les habitue à supporter longtemps la faim et la soif; en revanche, dès qu'il passe à leur portée le moindre gibier, tortues, pélicans, bêtes fauves, ils s'élancent dessus avec des bruits de tigres, déchirent leur proie avec les ongles et les dents, se régalent du sang et de la chair crue. Ils sont capables d'atteindre un cheval à la course, et de le dévorer ainsi tout chaud et pantelant.

Voilà, du moins, ce que nous rapporte un explorateur mexicain digne de foi, le docteur Hernandez, qui s'est consacré à l'étude anthropologique des populations indiennes de l'Amérique centrale. Mais ce qui suit est plus étonnant encore.

Les Séris sont tous de beaux hommes, superbement bâtis et découplés. On ne voit point chez eux un seul, je dis un seul individu estropié, débile ou malingre, pour la bonne raison que tous les enfants qui viennent au monde avec une chétive constitution, sont impitoyablement mis à mort et mangés. Dame! ces pauvres gens sont si souvent à court de provisions!

Eh bien, ces hommes vigoureux, qui ont vaillamment résisté aux attaques des Espagnols, puis des Mexicains, se laissent gouverner par leurs femmes! Dans leurs *jacals* ou huttes formées de troncs d'arbres, la mère de famille exerce un pouvoir absolu. Le mari, lui, se tient tout le jour à la porte, et se voit chargé de tous les travaux subalternes : il va chercher l'eau et le bois, il obéit au moindre signe, et n'a même pas le droit de donner une taloche à ses enfants.

Le gouvernement de l'île est exercé par un conseil de matrones investi d'un pouvoir discrétionnaire. Les Séris se donnent bien un chef nominal, mais ce pauvre diable n'a même pas le droit de dire un mot, non seulement dans le Sénat d'Amazones qu'il est censé présider, mais chez lui : comme l'infortuné mari de certaine farce gauloise, il doit peiner tout le jour... et se taire.

On dit cependant qu'une femme espagnole, un jour, s'introduisit dans l'île, et même devint l'épouse du chef. Elle s'accommoda très bien, on peut le croire, du pouvoir suprême, mais, ce qui étonnera davantage, des menus de chair crue ou même pourrie, qui agrémentent les repas des Séris. De la chair pourrie!... Allons, il vaut encore mieux vivre en Europe, même quand on est féministe!

En Corse.

Comment on s'y loge. — Comment on y circule.

L'année dernière, dans la rubrique Conseils aux voyageurs, *nous avions consacré quelques lignes à la Corse. Nous revenons aujourd'hui sur ce sujet. Si les descriptions des touristes s'accordent pour rendre hommage aux beautés du pays, les renseignements sur les modes de transport et d'habitation sont des plus restreints. Les lignes suivantes renferment à ce sujet de précieuses indications.*

On se plaint volontiers, en Corse, de l'abandon où la grande patrie laisse sa petite sœur; on se lamente sur l'indifférence des gouvernements métropolitains; on y éprouve de l'amertume contre ces budgets fabuleux d'où ne s'échappe qu'un bien petit filet à destination de la vieille Corsica; l'on se désole beaucoup, l'on envie un peu et l'on a tort le plus souvent.

L'injustice de ces plaintes éclate surtout lorsque l'on considère le réseau d'innombrables et superbes routes qui sillonnent la Corse en tous sens, dans toutes les directions, à tous les niveaux, et sur tous les terrains. On a consacré des sommes énormes à l'établissement et à l'entretien de ces voies dont quelques-unes ont nécessité des travaux d'art incroyables, comme celle qui traverse les calanques, celle de Zouza à la Solenzara, celle de Corte à Ghisonaccia, celle enfin de Corte à Evisa qui est d'hier et à peine achevée.

FEMME CORSE, DE PORTO-VECCHIO, A CHEVAL.

Photographie de M. G. de Beauregard.

La vérité, c'est que la Corse est bien loin de faire pour elle-même et ses visiteurs les efforts qu'ont faits, pour améliorer le pays, les budgets de la métropole. On ne saurait imaginer l'incapacité des insulaires à faire valoir leur île et ses produits,

Croirait-on qu'à Corte l'on ne trouve pas à acheter un mètre de ce fameux drap imperméable appelé *pelone*, fait de poil de chèvre, curieux et inusable, qui se tisse à une lieue de la ville. Les tisserands se plaindraient de ne pas pouvoir écouler leurs produits, que je n'en serais pas étonné!... Ainsi de tout.

Des sociétés se sont fondées à Paris même, pour favoriser l'exode des étrangers vers l'île prestigieuse. Que font-elles? Où s'exerce leur action?

Eh bien, en dépit de cette inertie un peu maussade, en dépit de tout, quelques rares touristes se sont risqués. On commence à aller en Corse, malgré la Corse, et je me flatte de n'être contredit par aucun d'entre eux, en affirmant qu'il s'agit là d'un des voyages les plus charmants, surtout lorsque — et c'est ici le cas — la réalité dépasse en attrait et en beauté tout ce que l'on pourrait promettre au voyageur.

Une anecdote me servira d'exemple pour caractériser la naïveté et le défaut d'initiative de la plupart des Corses. Lorsque nous arrivâmes à Sagone, notre cocher nous arrêta de lui-même à une auberge intitulée : *Au rendez-vous des Touristes* ou *des Voyageurs*. D'autres voitures y étaient déjà, des chevaux piaffaient; cela servait de relais et semblait le seul gîte du pauvre hameau. Le patron, un gaillard fleuri, alerte et finaud, accourut à notre rencontre et offrit ses services, assurant toutefois que, faute d'avoir été prévenu, il ne pourrait nous faire déjeuner que trois-

quarts d'heure plus tard. Étonnement, protestations, controverse. Bref, nous, déclarant ne pouvoir attendre si longtemps, lui, être hors d'état de nous satisfaire plus tôt, on ne s'entendit point, et, confiants dans l'accueil des habitants, nous voilà quêtant de porte en porte parmi les trois ou quatre maisons du voisinage, de quoi nous restaurer. Vingt minutes plus tard nous étions à table, dans une salle à manger, vaste et luisante, devant un festin splendide pour l'endroit, préparé comme par magie, et taxé à 2 francs par tête.

A mes compliments, la jeune femme qui nous avait servis répondit, non sans tristesse, que l'autre aubergiste accaparait tous les voyageurs, faisait des remises aux cochers, fournissait le fourrage pour rien, enfin qu'elle et son mari étaient en train de manger leurs quelques sous dans cet hôtel — l'*Hôtel de France*, je crois — qu'ils venaient d'acheter et où il ne descendait personne.

L'AUBERGE ET LE RELAIS DE SAGONE.

Photographie de M. G. de Beauregard.

Une même question nous vint : « Ah! çà, c'est donc un hôtel, ici? — Mais oui, messieurs, dit mélancoliquement la pauvre femme. »

Or aucun signe extérieur ne l'indiquait, pas même une enseigne, pas même une pancarte, pas même une touffe de genêt.

Surpris jusqu'à l'indignation, nous fîmes un cours de réclame, à notre hôtesse, qui n'en revenait pas. Son hôtel était plus vaste, on y mangeait mieux, on y était plus agréablement servi et à meilleur compte qu'en face. Quel besoin dès lors de se faire valoir? C'était navrant d'ingénuité. Elle nous promit du moins de mettre devant sa porte une bande de calicot ou une planche révélant l'existence de l'*Hôtel de France* et des repas gargantuesques à quarante sous. Peut-être ne l'a-t-elle pas fait, nous prenant pour de bas charlatans ou des imbéciles incapables de distinguer une auberge autrement qu'à son panonceau....

MAQUIS ET ROUTE EN CORNICHE AU CAP CORSE.

Photographie de M. G. de Beauregard.

La Corse peut-elle concurrencer les cédrats de la Balagne ou les vins de l'Hérault, et ruiner les vins du Cap? Il serait présomptueux d'en décider ici. On peut assurer seulement que le premier et le meilleur remède serait l'initiative particulière de chaque interessé. Or, par malheur, le Corse, si bon, si droit, si fier, si hospitalier, n'a pas la souplesse commerciale ni l'esprit d'entreprise. Il maudit l'effet et dédaigne de s'attaquer à la cause : il ressent l'injure des circonstances comme celle des hommes, et il s'en irrite sans en tirer profit. Ainsi s'explique la proportion extraordinaire de Corses, que nous voyons figurer dans l'armée ou dans nos administrations. Tout Corse qui vit difficilement sur sa terre dépréciée, au lieu de s'ingénier à en relever la valeur et le rapport, court aussitôt vers l'état de fonctionnaire, comme vers un idéal sans pareil, et le secret de la popularité dont ont joui ou jouissent encore certains hommes d'état corses, vient presque uniquement du grand nombre de compatriotes que leur influence leur a permis de caser dans les services de l'État. La généralisation d'une telle tendance deviendra une calamité pour la Corse, peu à peu abandonnée par l'élite de ses enfants et réduite à l'état de lieu de villégiature pittoresque pour les vacances.

On a donc le droit de la considérer comme telle, dès maintenant, et de conclure que dans ce pis-aller même, il y a encore une source de richesses incalculables si, comme en Suisse, on sait l'exploiter avec quelque intelligence. Mais, dit-on là-bas, est-il utile de se mettre en frais pour des voyageurs hypothétiques, qui ne viendront peut-être pas? Assurément, si certain marchand de pastilles pectorales, bien connu, avait raisonné de la sorte, il n'en aurait pas vendu beaucoup d'étuis. Quand le client n'accourt pas de lui-même, on va

le chercher et presque toujours il se laisse amener.

Ni votre Dauphiné, ni les Alpes, ni les Pyrénées, n'offrent un système comparable de communications, et pourtant, les massifs des grands glaciers mis à part, aucune région montagneuse du continent n'offre un aussi prodigieux assemblage d'escarpements qui se mêlent, se croisent, se chevauchent, sans une plaine, sans un espace dégagé, avec pour seuls traits-d'union des gouffres et des précipices vertigineux.

Ce qui manque, il est vrai, ce sont les routes de Pascal, celles qui marchent — à la condition toutefois qu'on n'ait pas affaire à leurs sources, car il s'agit, comme on sait, des rivières. Les rivières corses sont des torrents ou secs ou furieux, comme on l'a vu, en ce dernier mois de décembre, ou le Fium'Orbo a dévasté cruellement ses rives à la suite d'une crue foudroyante. A cela que peut-on ? Évidemment rien, sinon entretenir les forêts afin de maintenir la distribution et le régime des eaux. Or, nulle autre part, les bois ne sont aussi bien gardés, surveillés, aménagés ou exploités que par notre administration forestière. Des canaux ? Le seul aspect de la Corse démontre l'impossibilité de leur trouver une alimentation ou même un trajet. Des chemins de fer ? Mais il en existe et l'on en projette ; il est toutefois peu vraisemblable que leur modeste trafic engage les compagnies à en développer beaucoup l'étendue.

AUBERGE DE GHISONI ET DÉPART A MULETS.

Photographie de M. G. de Beauregard.

En résumé, ce qui manque, c'est l'eau et la terre pour l'agriculture, et les moyens de transport pour le reste et voici que, sans y prendre garde, nous entrons en pleine question sociale, par la disproportion qui se produit entre ce développement des besoins et celui des moyens de les satisfaire.

Quoi qu'il en soit, un voyage en Corse est l'un des plus agréables que les touristes puissent faire, y compris les dames que d'absurdes légendes en écartent encore, je me demande pourquoi.

Voyons donc s'il est bien vrai qu'on y va et qu'on y circule si aisément.

C'est la *Compagnie Fraissinet* qui est concessionnaire du service postal entre la France et la Corse. Il y a quelques années, un armateur a voulu risquer une timide concurrence avec l'*Insulaire*, bon et confortable bateau, solide sur l'eau et assez rapide. Le résultat vite obtenu a été la ruine de l'armateur, et l'affrétement de ce même *Insulaire*, qui n'a fait que s'ajouter à la flotte de la puissante compagnie, pour le compte de laquelle il circule maintenant.

Les prix varient de 30 à 60 francs, aller et retour, en première classe, selon que l'on va à Bastia ou à Ajaccio, par Marseille ou par Nice. Une récente adjudication a enlevé à la Compagnie Fraissinet son monopole. Les tarifs, relativement assez élevés, baisseront-ils ? Cela est peu probable, car les navires du nouveau service seront plus rapides et coûteront plus cher que les anciens.

Il y a lieu de regretter que la Corse ne soit comprise dans aucun voyage circulaire, car alors l'ensemble des prix du billet combiné avec les chemins de fer continentaux serait notablement réduit. Bref, il faut prendre ce qui est et s'en contenter.

Les bateaux Fraissinet, sans être très grands, sont bons et agréables et ne méritent pas l'épithète de « sabots » qu'on leur prodigue. Ils ne vont pas très vite, mais comme on y voyage en général la nuit, on a l'agrément d'arriver au matin à destination, après quinze ou dix-sept heures de traversée (sauf de Nice à Calvi où le trajet est plus court). On gagne, de cette façon, une journée entière.

La meilleure époque est le mois de mai ; car, à ce moment, le soleil est encore doux, il y a déjà des feuilles aux arbres et pas encore de fièvres dans les plaines orientales. La Méditerranée est belle en mai, les coups de vent y sont plus rares, partant les traversées plus agréables.

Ce trajet de mer est, pour beaucoup de gens, une indestructible objection. On ne combat point une telle prévention, on la surmonte, et tel qui s'est trouvé fort mal à l'aise la première fois qu'il a mis le pied sur un bateau, a tôt fait de s'habituer à ce que ce genre de voyage a d'incommodant ou d'imprévu. Avec la moindre accoutumance, cette mise en scène majestueuse et troublante de la mer ne provoque plus la crainte, mais, au contraire, une admiration mêlée d'enthousiasme et de mélancolie à laquelle on s'arrache difficilement. Il est peu de navigateurs — sauf pour les longs et fatigants voyages — qui n'aient regretté de se voir si vite arrivés, en apercevant le port à la proue de leur navire. Une telle sensation est inévitable et générale ; encore faut-il se donner l'occasion de l'éprouver et s'affranchir de cette appréhension du départ qui arrête tant de touristes....

Admettons que ce sera le cas de tous et que les voici débarquant sur le quai d'Ajaccio, par exemple, encore un peu inquiets de savoir comment ils pourront gîter et circuler dans cette Corse, à la fois si vantée et si décriée.

Dans les villes, les fiacres, les omnibus et les hôtels sont ce qu'ils sont partout; même, on a bâti à Ajaccio un hôtel d'aspect anglais qui aura bientôt des pendants le long du luxuriant cours Granval. D'autres, situés en ville, ont gardé le même style et les rampes de fer forgé; on en voit tout autant à Dijon, à Reims ou à Laval. Donc quittons la ville qui n'est pas, après tout, ce qu'on vient voir en Corse, et commençons par la tournée classique : Ajaccio, Sagone, Vico, Evisa, Piana, Cargès, Sagone, Ajaccio. La plupart des rares audacieux qui se risquent dans l'île font ce tour et l'étranger commence à perdre, le long de cette route, son caractère de bête curieuse. A Sagone, deux auberges dont peut faire juger la petite aventure contée plus haut, mais aucune ressource en dehors; d'ailleurs on n'y couche jamais. A Vico, autre auberge, avec trois chambres, qui peut servir de type, d'étalon pour toutes les auberges corses. C'est une haute maison noire, d'extérieur rébarbatif, comme le bourg lui-même dont tant de sang a, au cours des siècles, rougi les rues. On y pénètre par une voûte basse, on monte un escalier sombre et l'on arrive au premier, dans la salle à manger qu'entourent les chambres. Dans nulle auberge corse, les pièces de « réception » ou de logement ne sont au rez-de-chaussée. Le couvert est mis sur une nappe blanche, pour les huit ou dix touristes qui passent la nuit, pour le lieutenant de gendarmerie et sa femme, pour le percepteur et un voyageur de commerce; deux femmes en noir servent le dîner, composé d'un potage aux pâtes, d'un ragoût de bœuf, d'un rable de chevreau, de haricots et de ce merveilleux *broccio*, fromage frais de chèvre, qui est l'universel régal de toutes les tables montagnardes.

Tout cela est propre, frais, préparé sommairement mais avec soin, et arrosé d'un vin piquant, assez alcoolique, mais pur et tonifiant. Ensuite on va se coucher, car les distractions n'abondent point, une fois la nuit venue.

Or il n'y a que trois chambres, et l'on est dix. Force est donc de faire intervenir l'habitant, et rien en vérité n'est plus agréable. On couche chez des gens de toutes sortes : chez des bergers, chez des ouvriers, chez de petits propriétaires dont les maisons sont comme des prolongements de l'auberge. Il ne semble pas, si nombreux que soient les déplacements, qu'on change de chambre; toujours le lit un peu dur, mais couvert de draps blancs, secs et bien tirés; toujours le gros édredon, le petit tapis, la table minuscule et les murs gris où voisinent sans amertume, avec leurs sourires d'Epinal, Napoléon Ier, Carnot, le prince impérial, Napoléon III et l'impératrice Eugénie, en grand décolleté. Saint Antoine de Padoue se risque aussi avec Léon XIII et Pie IX, mais avec moins d'ostentation. L'inévitable fusil souligne tout cela et parfois aussi la garde-robe du propriétaire à qui on a pris sa chambre et qui couche au grenier.

Malgré cela, on ne souffre d'aucune promiscuité; l'hôte qui vous a reçu avec un sourire et une bonne phrase d'accueil, s'efface, se tait, marche sur ses bas et ne se montre plus que pour une nouvelle phrase et un nouveau sourire d'adieu. On ne parle point d'argent avec lui (tout se paie à l'aubergiste), et si l'on veut causer il est encore tout prêt à conter les histoires et les légendes de son pays. C'est primitif, patriarcal et charmant.

On est plus en sûreté sous le seul loquet de la porte que dans une citadelle; on peut oublier son argent ou sa montre sans avoir jamais à craindre de ne les pas retrouver. Enfin de petits coups discrets vous réveillent à l'heure dite; le lait est chaud, les souliers luisants, et l'on s'éloigne en laissant un écu ou un écu et demi au plus à l'aubergiste, pour les repas et la chambre.

A Evisa, où les Corses à leur aise passent volontiers l'été, l'auberge a des allures d'hôtel de chef-lieu de canton, mais c'est toujours la même absence de contrainte et de cérémonial. Il n'en sera pas toujours de même, hélas! et il est certaine esplanade plantée de châtaigners d'où l'on a une vue prestigieuse et des couchers de soleil extraordinaires, qui donnera de bien fortes tentations à de prochains spéculateurs.

A Cargèse, la ville grecque, sur laquelle mon ami et compagnon, Louis de Fouchier, a publié ici même des pages si intéressantes, nous avons eu la bonne fortune de loger chez Mme Zanetteki Stephanopoli qui, à la dignité accueillante du Corse, joint la bonne grâce et l'expansion helléniques. Ce fut une de nos meilleures soirées, par tout ce qu'elle nous conta sur l'histoire et l'origine de la curieuse ville grecque.

(A suivre.) G. DE BEAUREGARD.

Diminution de l'Émigration allemande.

L'ÉMIGRATION allemande tend à diminuer dans des proportions considérables et avec continuité. En 1901, il ne s'est embarqué dans tous les ports continentaux ou anglais, que 22073 émigrants d'origine allemande, contre 22309 en 1900, 24323 en 1899 et 220902 en 1882. Il y a vingt ans, le mouvement d'émigration était donc dix fois plus considérable qu'aujourd'hui.

La principale cause de cette diminution est l'amélioration des conditions économiques en Allemagne, spécialement dans les sphères agricoles.

La plus forte proportion des émigrants va, comme on sait, chercher fortune aux États-Unis. En 1901, on en a compté 19516 contre 19195 en 1900 et 19338 en 1899; tandis que 1168 autres vont en Angleterre, 402 vont au Brésil, 217 en Australie, 55 en Afrique, etc.

C'est la principauté de Reuss qui fournit, relativement à sa population, le plus fort contingent : 138 pour 1000; la Prusse polonaise vient immédiatement après avec 126 émigrants pour 1000. Par contre, on peut prévoir que, cette année, l'exode des Polonais sera beaucoup plus considérable : Pologne, Finlande, Alsace-Lorraine, tous les petits pays écrasés par leurs grands voisins se vident peu à peu au profit des pays neufs.

Pour les émigrants allemands, 7538 étaient agriculteurs, 6355 industriels, 2674 commerçants et marins et 2216 domestiques.

Une Mission française en Tripolitaine.

Depuis que les explorateurs Barth, Nachtigal, Monteil avaient traversé la Tripolitaine, rapidement, au retour de leurs voyages au Soudan, l'accès de ce pays était resté défendu à tout Européen. Il y a deux ans, des Allemands furent arrêtés à 8 kilomètres de Tripoli et ramenés dans la ville. L'an dernier, un sénateur italien ne put même se rendre dans un port tripolitain, tout proche de la capitale.

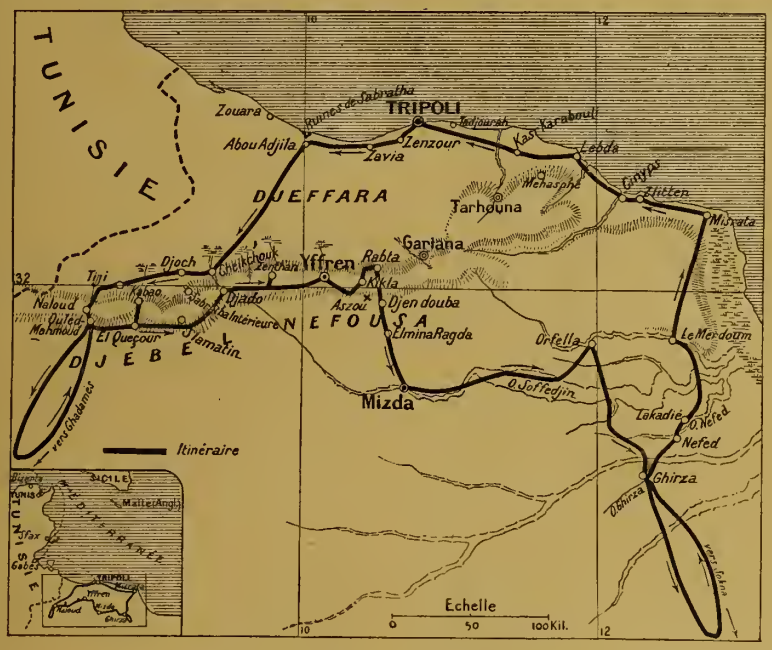
Les Turcs ont consenti une seule exception, et c'est en faveur d'un de nos compatriotes, M. Mehier de Mathuisieulx. Grâce à l'intervention de notre actif consul à Tripoli, cet explorateur, chargé d'une mission scientifique par le ministre de l'Instruction publique, a pu entreprendre l'étude systématique de ce pays méditerranéen, encore presque entièrement inconnu. Déjà, en 1901, il avait parcouru le djebel Yffren, le plateau de Tarhouna et le district de Lebda; il en avait rapporté des documents inédits sur l'archéologie romaine en Tripolitaine, et sur l'ethnographie. Le récit de ce premier voyage a été publié dans le *Tour du Monde* sous le titre : *A travers la Tripolitaine*.

On se souvient que quelques lignes de cet ouvrage, où l'auteur affirmait que l'Angleterre avait des vues sur la rade de Totruk, dans le villayet de Benghazi, et que ses navires visitaient souvent cette excellente position, ont provoqué une véritable émotion en Italie et motivé une interpellation à Montecitorio. M. de Mathuisieulx nous confirme l'exactitude de ses renseignements.

Dans un deuxième voyage, en mars, avril et mai de cette année, M. de Mathuisieulx vient de parcourir toute la Tripolitaine proprement dite, jusqu'aux abords de Ghadamès, à l'ouest, et jusqu'aux confins administratifs du Fezzan, à l'ouest. On juge, et par la longueur de cet itinéraire, et par la nature des régions parcourues, de l'importance de cette exploration française.

Se dirigeant d'abord sur Sabratha, ancien fort phénicien et romain, à 100 kilomètres ouest de Tripoli, M. de Mathuisieulx a étudié les ruines considérables de cet *emporium*, aujourd'hui perdu dans les solitudes du littoral : un vaste amphithéâtre, des aqueducs souterrains, divers monuments publics. Plus au sud, il a découvert l'emplacement de la Sabratha intérieure, au pied des falaises du Nefousa; c'est aujourd'hui « Sabria-Djebel ».

La mission a recherché ensuite les traces de la célèbre route romaine qui, de Tacapé (Gabès) conduisait à Leptis Magna (Lebda). Il y a longtemps que les savants se disputent au sujet de cette route; les uns la font passer trop loin dans l'intérieur, à Cydamus (Ghadamès) et par le Soffedjin; les autres trop près de la mer, au pied des falaises du grand plateau du Nefousa. M. de Mathuisieulx a retrouvé les vestiges des lieux d'étapes, indiqués par l'itinéraire d'Antonin. La route n'est plus qu'une simple piste, courant sur la bordure septentrionale des hautes terres (parallèlement et à 100 kilomètres de la mer), au sud de la région montagneuse, échancrée, de cette bordure. On y trouve quelques mausolées, des *castella*, des temples et les vestiges de bourgades, dont quelques-unes portent encore le nom ancien, un peu déformé. Ces ruines sont en fort mauvais état, les indigènes les détruisant pour bâtir.



CARTE POUR SUIVRE L'ITINÉRAIRE DE M. DE MATHUISIEULX.

Après une pointe avancée vers la frontière tunisienne, dans la région de Ghadamès, M. de Mathuisieulx poussa plus au sud encore, dans la région orientale du villayet, par Mizda et Ghirza, vers Sokna. Ce pays est affreux, désert, couvert de pierres, entièrement stérile, sauf dans les Ouaddi, le long desquels on rencontre de nombreux vestiges de fermes et de châteaux forts.

Le *Ouaddi Soffedjin* (la vallée des diables), le *Ouaddi Ghirza* et le *Ouaddi Orfella*, où foisonnent d'énormes scorpions, ont été admirablement cultivés dans l'antiquité; mais l'emplacement des ruines prouve que le niveau des cultures n'a, depuis, nullement changé, et que les mamelons étaient aussi improductifs autrefois qu'aujourd'hui. M. de Mathuisieulx en conclut que les Romains n'ont jamais été, dans la Tripolitaine proprement dite, que des *jardiniers de corridor*. Toutefois, les zones basses qu'ils cultivaient s'étalent parfois sur une largeur de 20 kilomètres et remontent jusqu'au cœur du pays : ainsi au total, les terres cultivables devaient avoir une importante superficie.

Les conditions climatériques ont aggravé la situa-

tion du pays, même dans ces dernières années. Ainsi, le district de Mizda, si fertile lorsque Barth le traversa en 1850, n'est plus actuellement qu'un désert, parce que les pluies ont complètement cessé d'y faire leur apparition.

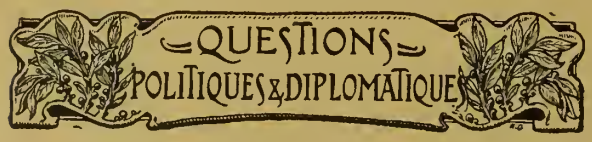
A Ghirza, région absolument déserte, dont les caravanes du Fezzan se détournent à cause de sa mauvaise réputation, la mission a relevé de très importantes ruines, ornées d'inscriptions et de bas-reliefs qui relatent toute la vie matérielle de l'époque byzantine.

L'ouaddi Nefed et l'ouaddi Orfella, situés au nord du ouaddi Ghirza, se hérissent de très curieux mausolées en forme d'aiguille, spéciaux à cette région de l'Afrique. Les monuments y sont dans un état de conservation meilleure que dans les Nefousa, parce que les indigènes orientaux de la Tripolitaine, presque tous nomades, n'éprouvent pas le besoin de détruire ces précieux vestiges, pour en extraire les matériaux de leurs modernes demeures.

En revenant à la côte par l'Est, M. de Mathuisieulx a relevé les traces du port de Cynips (le *Kiniphos* des anciens), que les Grecs de Cyrénaïque avaient fondé comme poste avancé vers la Lybie.

La mission a ainsi parcouru 1 600 kilomètres en pays absolument nouveau, victorieuse des difficultés matérielles et politiques à force de patience et d'endurance. Elle a été assaillie par une tempête de sable qui a compromis la vie des animaux et a été inquiétée par des pillards nomades. Le personnel est rentré épuisé à Tripoli, mais sans compter aucune perte.

En dehors des découvertes archéologiques, M. de Mathuisieulx a recueilli des documents inédits sur la géographie, la zoologie, la météorologie, l'ethnographie, le commerce et l'état politique de la Tripolitaine proprement dite. Ces documents feront l'objet d'un prochain rapport au ministre de l'Instruction publique.



Une Vice-Royauté russe en Extrême-Orient.

Un oukase, promulgué le 12 août, décide la création en Extrême-Orient, sous le titre de lieutenance impériale, d'une sorte de vice-royauté qui s'étendra à la fois sur le gouvernement général de l'Amour et sur la province de Kouan-toung.

Le titulaire de ce nouveau poste sera investi de pouvoirs considérables, qui le rendront complètement indépendant, non pas de l'autorité centrale, mais des divers ministères. Il exercera l'autorité suprême sur toutes les branches de l'administration civile, au lieu de n'agir que sur des instructions venues de Saint-Pétersbourg et de diverses administrations. Il aura à maintenir l'ordre et à assurer la sécurité dans les districts traversés par le chemin de fer de l'Est chinois. Il devra veiller aux intérêts et aux besoins des habitants des territoires soumis à sa juridiction, ou des territoires limitrophes. Il pourra conduire des négociations diplomatiques avec les États voisins au sujet des intérêts de la vice-royauté. Il aura le commandement de la flotte russe de l'océan Pacifique et de toutes les forces de terre se trouvant sur le territoire vice-royal.

Comme on le voit, le lieutenant impérial jouira de pouvoirs presque absolus. Mais un Comité spécial, siégeant à Saint-Pétersbourg, et présidé par l'Empereur lui-même, veillera à ce que les actes du vice-roi soient en harmonie avec la politique générale des ministères. L'amiral Alexeiev, qui commandait à Port-Arthur, est nommé lieutenant impérial.

Les conditions géographiques faites à cette nouvelle circonscription administrative sont à retenir. En effet, le territoire de l'Amour confine à la Sibérie; la province de Kouan-toung est une province chinoise cédée à bail à la Russie, c'est celle où se trouve la presqu'île Liao-toung, avec Port-Arthur et Dalny. En sorte que la lieutenance impériale se compose de deux parties très distinctes, séparées l'une de l'autre par toute l'étendue de la Mandchourie.

Cette importante réorganisation des provinces orientales de l'Empire a été décidée, à la suite du voyage du ministre de la Guerre, général Kouropatkine en Extrême-Orient. Elle était désirée par beaucoup et elle est approuvée unanimement. La forte autorité d'un vice-roi était absolument nécessaire pour résoudre sur place les questions les plus importantes, en évitant les conflits qui pouvaient résulter des ordres contradictoires donnés de Saint-Pétersbourg par les divers ministères. En concentrant dans sa main tous les pouvoirs, ce haut fonctionnaire, qui ne dépendra que de l'Empereur, mettra un terme au manque de cohésion que l'on pouvait constater dans la marche de la Russie en ces régions lointaines.

On se loue beaucoup à Saint-Pétersbourg du choix du titulaire. L'aide de camp général Alexeiev est un des amiraux les plus distingués de la flotte russe. Lorsque l'insurrection des Boxers exigea une énergique intervention des puissances, c'est à lui que le tsar pensa pour exercer le commandement des troupes de la province de Kouan-toung et des forces navales de l'océan Pacifique.

Les services éminents qu'il a rendus depuis trois ans dans ces hautes fonctions le désignaient particulièrement au choix du tsar pour occuper la lieutenance impériale d'Extrême-Orient. On peut être certain que, grâce à lui, la Russie tirera le meilleur profit de la nouvelle organisation qui vient d'être décidée.

La Situation du Klondyke en 1902.

La production aurifère, qui est le moteur principal de toutes les opérations dans cette région, a fléchi, en 1902, et ce qui est d'autant plus fâcheux, c'est que le chiffre de 1901 était déjà lui-même inférieur de 4 millions de dollars à 1900 qui s'élevait à 22 millions de

dollars. On attribue cette réduction à l'épuisement des fameux placers de l'Eldorado et du Haut-Bonanza, qui étaient évidemment les plus riches et par suite ceux dont l'exploitation était la plus aisée et la plus rémunératrice. Le minerai est en mesure de fournir une teneur de 2 à 6 grammes d'or au mètre cube, supérieure à la moyenne obtenue en Sibérie, et qui serait fort avantageuse si la journée du mineur ne se payait 20 francs, plus 12 fr. 70 de nourriture contre 3 fr. 60 et 1 fr. 17 respectivement en Sibérie.

Pour que la production reprenne, il faudra donc modifier la méthode d'extraction. En tout cas, en cinq ans, de 1898 à 1902, le Klondyke a produit en or pour plus de 76 millions de dollars, soit 380 millions de francs. De ce fait, le Canada prend le 3e rang comme producteur du précieux métal.

De nouveaux placers ont été découverts récemment sur la rivière Duncan, d'autres ont été remis en exploitation à Sixty Miles, à 150 kilomètres de Dawson City.

La sécurité est absolue aujourd'hui. Les transports s'améliorent de jour en jour. Les sentiers primitifs sont remplacés par un superbe réseau de routes dont la longueur, en 1902, atteignait 1 143 kilomètres au prix d'une dépense de 4 405 000 francs, faisant tomber celui du transport en certains cas de près de 95 pour 100.

Les villes sont organisées en municipalités. A Dawson city, les taxes sont perçues sur une valeur de 10 millions de dollars. Elle est purgée aujourd'hui des maisons de jeux et de celles plus ou moins louches qui l'infestaient au début, elle est éclairée à l'électricité, elle a un service d'eau à domicile, muni de relais chauffés tous les 200 mètres afin d'éviter les gelées. Bien entendu le télégraphe la relie au reste du monde.

Aujourd'hui, le Klondyke compte 25 000 habitants, dont une grande partie de race franco-canadienne.

Le Développement de l'Industrie américaine de 1850 à 1902.

L'EXPORTATION des États-Unis a subi, de 1850 à 1902, un développement accusé par les chiffres suivants exprimés en dollars :

1850.	17	millions.
1860.	40	—
1870.	68	—
1880.	102	—
1890.	151	—
1900.	434	—
1902.	402	—

Si, lisons-nous dans le *Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce française de New York*, on considère les exportations par groupes d'articles, on voit que les produits du fer et de l'acier sont les plus importants; ils ont passé de 1 million de dollars en 1850 à 121 millions en 1900.

Les huiles minérales occupent la seconde place. Leur exportation a augmenté de 30 millions en 1870 à 66 millions en 1902.

Six grands produits fournissent ce qui est spécialement nécessaire à l'industrie, à savoir : le fer, le cuivre, le coton, le bois, la laine et le charbon.

Jusqu'en 1880 la production de la fonte était inférieure à 4 millions de tonnes; en 1890, elle atteignait 9 millions; en 1900, 13 millions 1/2, et en 1902, 17 millions. En 1880, la production de l'acier dépassait pour la première fois un million de tonnes; en 1890, elle était supérieure à 4 millions; en 1900, elle se chiffrait par plus de 10 millions, et, en 1902, par plus de 14 millions.

En ce qui concerne le cuivre, dont la consommation va toujours en augmentant dans le monde, les États-Unis produisaient, en 1880, 26 000 tonnes; en 1890, 116 000, et, en 1901, 268 000. La production du charbon, qui occupe une place si importante dans l'industrie, était de 64 millions de tonnes en 1880, 141 en 1890, 241 en 1900, et 267 en 1901.

Les États-Unis sont les plus grands producteurs des six articles mentionnés ci-dessus, à l'exception de la laine; ils produisent les trois quarts du coton, la moitié du cuivre, 40 pour 100 du fer et de l'acier.

Masson-Forestier. — *Forêt Noire et Alsace*, notes de vacances. 1 vol. in-16, illustré de 25 gravures, broché. Prix : 4 francs. Hachette et Cie, Paris.

QUI n'a goûté les saveurs et l'originalité des récits de M. Masson-Forestier, l'authentique héritier, on l'a dit souvent, de Mérimée et de sa manière nerveuse et prenante? Tous ceux qui ont apprécié le talent du conteur seront charmés, sinon surpris, de le retrouver ici tout entier. M. Masson-Forestier ne nous décrit pas la *Forêt Noire* et l'*Alsace* : il nous les raconte; il les fait vivre.

Quel plaisir qu'une excursion en compagnie d'un guide si fertile en anecdotes, si riche en souvenirs historiques, légendaires, romanesques, si habile surtout à les mettre en scène, à camper ses personnages, à les faire parler! La littérature des voyages compte en France bien des maîtres illustres, à commencer par Chateaubriand — qu'on admire plus qu'on ne le lit. On lira M. Masson-Forestier, parce qu'il ne ressemble à aucun de ses devanciers. Faut-il dire davantage? Egal aux meilleurs dans l'art de saisir un paysage et d'en exprimer avec justesse les traits caractéristiques, il a de plus, par privilège, la verve inépuisable, le don de la vie, et — ne l'oublions pas quand c'est de l'Alsace qu'il s'agit — la sensibilité sobre et sincère, discrète autant que profonde.

G. Montbard. — *A Travers le Maroc. Notes et Croquis d'un artiste.* Paris, librairie illustrée, 8, rue Saint-Joseph. Prix : 7 fr. 50.

LE volume de M. Montbard sur le Maroc est d'un puissant intérêt, rehaussé encore par d'innombrables dessins, d'un mérite et d'une exécution proprement admirables. C'est un plaisir pour les yeux que de feuilleter ce gros volume de près de trois cents pages, dont presque chacune offre un croquis; mais c'est un agrément aussi que de lire le texte même de ce livre. M. G. Montbard sait voir — il le prouve par ses illustrations — mais il sait aussi apprécier et écrire, et il le prouve par les descriptions animées qu'il nous donne du Maghreb et par les jugements qu'il porte sur cet « empire qui s'écroule ».

Au moment où le Maroc est à l'ordre du jour, il convient de signaler ce volume qui a sa place marquée dans la bibliothèque de ceux qui s'intéressent, soit aux choses d'outre-mer, soit à la politique extérieure.

Au Bord de la Mer. — La Chasse aux Amphipodes.

Les *Amphipodes* — dont le nom (du grec *amphi*, doublement, et *pous*, *podos*, pied) signifie qu'ils ont deux sortes de pieds, au moyen desquels ils sautent et nagent à volonté — constituent un ordre de Crustacés edriophtalmes (c'est-à-dire à yeux immobiles) renfermant des espèces de taille moyenne ou petite, à corps allongé, comprimé latéralement, plus ou moins arqué, avec tous les anneaux distincts. Les branchies, en forme de lamelles, de vésicules ou de sacs respiratoires, sont situées à la base intérieure des pattes thoraciques.

Tous les Amphipodes mènent une existence aquatique : quelques-uns se trouvent dans les ruisseaux et les fontaines, mais la plupart sont marins. Ils nagent rapidement, toujours inclinés sur le côté.

L'ordre des Amphipodes se divise en trois sous-ordres : les *Lémodipodes*, les *Crevettines* et les *Hypérines*.

LES LÉMODIPODES

Au sous-ordre des Lémodipodes appartiennent les très curieuses *Caprelles* ou *Chevrolles*, au corps allongé, très grêle, linéaire ou filiforme, divisé en articles inégaux et à queue très courte.

A première vue, ce crustacé semble uniquement formé d'un amas de pattes. En réalité, il a dix pattes onguiculées, à paires disposées en une série interrompue, comme suit : deux petits pieds annexés à la tête, terminés par une pince en crochet dont la main est un peu renflée ; une seconde paire longue, avec des serres, dont la main est grande et oblongue, insérée sur le premier segment du corps ; le second et le troisième segment sont dépourvus de pattes et n'ont que des appendices vésiculeux ; les quatrième, cinquième et sixième segments portent six pattes longues, grêles et terminées par un ongle long, un peu arqué et crochu. Il y a, en outre, quatre antennes, dont les supérieures plus longues et dont la dernière pièce est composée de très petits articles nombreux.

Les Chevrolles sont de très petite taille. Elles se tiennent communément parmi les algues, mais affectionnent surtout les éponges. Elles marchent un peu à la manière des chenilles arpenteuses, avec des mouvements de clowns et des contorsions très curieuses à observer dans un aquarium. Elles nagent en courbant et en redressant alternativement les extrémités de leur corps et en faisant vibrer leurs antennes.

On connaît, dans les mers d'Europe, quatre ou cinq espèces de ce genre.

La plus commune est la Chevrolle linéaire, *Caprella linearis*, longue de 1 centimètre à 1 centimètre et demi, d'un blanc jaunâtre rosé, un peu transparente. Cette espèce se trouve sur les côtes de la Manche et dans les mers du Nord.

LES CREVETTINES

Le sous-ordre des *Crevettines* a été ainsi nommé parce que les espèces qu'il renferme ressemblent beaucoup à de petites crevettes.

Les plus communes sur nos côtes appartiennent aux genres *Talitre* et *Orchestie*.

Les Talitres sont des Amphipodes presque terrestres. Sans doute, on peut les voir nager de côté sur les bords de la mer, mais, le plus souvent, ils se traînent sur le sable, ou bien, au moyen du mouvement de ressort qu'ils donnent à leur queue, ils sautent par bonds parfois considérables, ce qui leur a fait donner le nom vulgaire de *Puces de mer*.

Ces crustacés sont très communs sur toutes les côtes et surtout sur les plages sablonneuses. Comme ils se nourrissent des détritus de toute espèce, cadavres, etc., rejetés par le flot, ils s'assemblent en grand nombre sur ces débris. Ils se cachent aussi sous les amas d'algues apportés par la marée et s'enfuient en sautant lorsqu'on soulève cet abri.

Le Talitre sauteur, *Talitrus saltator*, de nos rivages atteint 2 centimètres de longueur lorsqu'il est adulte. Son corps est d'un jaune cendré plus ou moins foncé, avec une ligne noire sur le dos. Ses antennes sont roussâtres, velues, ainsi que les trois dernières paires de pattes. Les pattes antérieures sont, en général, fortes et terminées par un article gros et pointu qui n'est pas susceptible de se reployer sur l'article précédent et qui sert à l'animal pour creuser le sol, tandis que celles de la seconde paire sont faibles et habituellement reployées sous le corps. Quelquefois, cependant, on rencontre une disposition contraire, et ce sont les pattes de la seconde paire qui sont les plus fortes ; mais elles ne se terminent jamais par une main préhensible et armée d'une griffe mobile, main qui caractérise, au contraire, les Orchesties et qui est si large chez les mâles de ce dernier genre.

On trouve des Talitres jusque sur le fumier, dans la cour des fermes peu éloignées du rivage.

LES ORCHESTIES

Les Orchesties sont très semblables aux Talitres par leur forme, leurs solitudes et leurs mœurs. Elles vivent sur le rivage et ont la faculté de s'enfouir dans la sable avec une grande rapidité. On les trouve sous les pierres ou sous les tas de plantes marines rejetées par les vagues, tant sur le littoral de la Méditerranée, que sur celui de l'Océan et de la Manche. Toutefois, elles préfèrent les côtes rocailleuses et s'éloignent volontiers de la mer : on les rencontre dans tous les endroits humides, à plusieurs centaines de mètres du rivage, dans les jardins, les caves, les cuisines, au bord des mares et des marais salants, et jusqu'au sommet de falaises à pic s'élevant à plus de 15 mètres au-dessus du niveau de la mer.

L'Orchestie littorale, *Orchestia littorea*, est commune sur les côtes de la France. Elle est longue de près de 2 centimètres et d'un vert pâle nuancé de rougeâtre. On connaît une variété de cette espèce qui est entièrement d'un jaune pâle

Il suffit d'un examen un peu attentif pour éviter de confondre les Orchesties avec les Talitres.

En effet, malgré leurs ressemblances évidentes, ces deux genres d'Amphipodes diffèrent, à divers égards, non seulement par les caractères morphologiques que nous avons déjà signalés, mais aussi par des détails de mœurs.

Aussi, ils n'ont pas tout à fait les mêmes stations d'habitat. Les Talitres se tiennent de préférence dans les sables légers et descendent jusque dans la zone très humide, ou même immergée, habitée par d'autres crustacés : les Eurydices et les Nasses.

L'Orchestie, au contraire, se trouve constamment à un niveau bien supérieur, sous les pierres qui ne sont mouillées que pendant les grandes marées, ou même dans des endroits où la mer n'arrive jamais. Pour s'emparer aisément de ces animaux, un procédé commode consiste à leur jeter de l'eau au moment où on lève la pierre ; on les empêche ainsi de sauter.

D'autre part, l'Orchestie vit presque exclusivement de matières végétales en décomposition. Les Talitres, au contraire, sont surtout nécrophages : les naturalistes peuvent même utiliser la voracité de ces petits crustacés carnivores pour obtenir la préparation de pièces ostéologiques parfaites. Il suffit, en effet, d'abandonner le cadavre d'un vertébré quelconque (lapin, chien, etc.), dans un endroit où abondent les Talitres, pour qu'en quelques heures ceux-ci l'aient réduit à l'état de squelette parfaitement nettoyé de toutes matières charnues.

Souvent la présence des Talitres en troupes nombreuses sur certains points des plages, indique que des cadavres sont enfouis en ces endroits. Le Talitre sauteur est certainement le nettoyeur le plus actif et le plus abondant de la zone supérieure sur la plupart des côtes sablonneuses.

Aussi ces petits animaux sont-ils très utiles dans un aquarium d'eau de mer. Ils remplissent, par le seul fait de leurs appétits naturels, la fonction d'agents de la salubrité publique, en dévorant tous les détritus organiques qui pourraient empoisonner l'eau, s'il y a dans le même récipient de gros carnassiers. Malheureusement, ceux-ci, sans égard pour les services rendus, croquent à belles dents les modestes puces de mer. On les voit disparaître en quelques jours comme par enchantement et quelques débris de carapace, quelques membres brisés, épars sur le fond de sable, indiquent seuls que là vécurent des Talitres.

Terminons en signalant aux touristes amateurs d'histoire naturelle un fait qui peut être de nature à les intéresser. C'est que les Amphipodes des côtes de France n'ont encore été étudiés que d'une manière tout à fait insuffisante, et qu'il y aurait, par conséquent, dans cet ordre de recherches, d'intéressantes découvertes à faire.

Paul Combes.

Une Ascension de la Meije.

La Meije est une des montagnes les plus escarpées des Alpes françaises. Son pic central, qui atteint 3987 mètres, est un des plus élevés du massif du Pelvoux. Au dire des spécialistes, son ascension est peut-être la plus pénible et la plus périlleuse qu'on puisse entreprendre. Elle représente une somme de force, d'énergie et de courage dont se rendra facilement compte le lecteur de ce récit. C'est du village de La Grave, situé au nord du Pelvoux, que les alpinistes sont partis pour faire leur ascension.

A onze heures et demie, après un court sommeil, on vient nous réveiller, Daguenet, mon camarade de route et moi; nous sommes bientôt levés et nous allons déjeuner ou plutôt souper de viandes froides, pain et vin. Les guides Savoye et Ferrier ne tardent pas à arriver. Le café pris, les sacs sont chargés : je les soupèse, pensant donner le plus lourd à Ferrier, puisque je dois en prendre un, les porteurs étant fort chers. Ils sont hélas ! de poids égaux. Savoye allume sa lanterne, prend une corde, en donne une à Daguenet, et nous voilà partis. Il est minuit et demi.

Nous montons vers les Enfetchores, par le chemin habituellement suivi, d'abord rive droite du torrent, puis rive gauche, et nous arrivons à leur pied, non sans avoir maudit les gros blocs de pierre de la moraine du glacier, sur lesquels il faut sauter sans les voir. Nous prenons d'abord par les rochers schisteux qui constituent la base des Enfetchores, puis nous gagnons, à notre gauche, une pente de neige dure, assez rapide, sur laquelle mon camarade glisse tout à coup : il est heureusement arrêté par un rocher qui crève la couche de neige, et nous reprenons le rocher, très bon cette fois. Après diverses péripéties nous arrivons à un replat où nous faisons halte; il est deux heures; le jour point. Après avoir heureusement franchi un ou deux passages difficiles, soit à cause de l'étroitesse de la corniche de rochers sur laquelle il faut passer sans y bien voir, soit à cause de la pente de neige glacée sur laquelle il faut monter, à l'ouest des Enfetchores, nous arrivons au haut de ce saillant de rochers, et nous nous mettons à la corde. Il est quatre heures, on y voit très bien et les lunettes sont inutiles. Cette montée vers la Brèche, sur le glacier, ne nous prend guère plus d'une heure; nous franchissons la Brèche un peu au-dessus et à l'est de son point le plus bas, et nous redescendons rapidement, par le glacier des Etançons, au refuge du Promontoire, où nous arrivons à six heures un quart. Nous faisons là un repas à peu près sérieux, qui ne devait pas se renouveler avant neuf heures et demie du soir, et à sept heures nous reprenons notre marche, dans l'ordre suivant : Savoye, J. Bordeaux, Ferrier, C. Daguenet.

LA MEIJE (3987 MÈTRES). UN DES POINTS LES PLUS ÉLEVÉS DU MASSIF DU PELVOUX.

D'après une photographie de M. J. Bordeaux.

Nous suivons une arête de rochers dominant le glacier des Etançons à l'ouest et à l'est; après une heure de gymnastique, nous arrivons au « Campement des demoiselles », sorte de replat de 2 mètres sur 1, entouré d'un vague mur en pierres sèches : de là, nous nous dirigeons vers un grand couloir que nous traversons sans nous attarder : il est vertigineux, et les pierres ou les morceaux de glace que nous déta-

chons filent avec une rapidité folle sur le côté ouest du glacier des Etançons. Tout à coup Savoye s'arrête : « Pas moyen de monter plus haut, il y a du verglas sur le rocher; il faut prendre le couloir. » — Va pour le couloir! Nous le suivons sur une dizaine de mètres, non sans regarder plusieurs fois, sous nos pieds, ce long ruban de neige dure sur lequel nous grimpons; sans aucun regret nous abandonnons cette redoutable coulée pour rejoindre le rocher et arriver bientôt à l'ancienne pyramide Duhamel.

LA BARRE DES ÉCRINS (4103), POINT CULMINANT DU MASSIF DU PELVOUX.

D'après une photographie de M. J. Bordeaux.

Nous sommes relativement au large, et nous pouvons contempler à loisir la Grande-Muraille : elle est noire, brillante et glacée, sur la partie qui supporte le Glacier-Carré; abrupte et rougeâtre sur la partie ouest, où elle fait assez bien l'impression d'un mur bossué. Hier, un touriste allemand, parvenu au point où nous sommes, a renoncé, après inspection, à poursuivre son escalade, et a prié son guide de le rentrer à La Grave. Le Glacier-Carré, pendu là-haut, nous est indiqué par un léger filet blanc qui couronne la muraille; il est neuf heures et ses eaux coulent goutte à goutte le long de la paroi est. Au point de séparation des deux éléments de la Grande-Muraille, il y a un couloir où l'eau bondit avec un bruit de source; des pierres et des morceaux de glace, descendant du glacier, tombent sans discontinuer en cet endroit; ce sont les seuls bruits que l'on entende ici; il faudra passer vite tout à l'heure sous ce pont dangereux.

LE PIC CENTRAL DE LA MEIJE (3970 MÈTRES).

D'après une photographie de M. J. Bordeaux.

A neuf heures et quart nous partons, et au bout de quelques pas nous abordons la grande paroi. Des aspérités y apparaissent; nous dessinons de vagues lacets, les pieds posés sur d'étroites corniches de 4 ou 5 centimètres, nos mains fixées dans des ressauts de la largeur du doigt. Nos piolets sont attachés à la ceinture que forme la corde. Le glacier des Etançons est à nos pieds, et rarement j'ai eu pareille impression de vide. Après nous être rapprochés de la paroi est, nous obliquons franchement à l'ouest et, après une marche de quelques minutes dans cette direction (au cours de laquelle mon camarade Daguenet, avec un sang-froid imperturbable, change le rouleau de ses pellicules photographiques) nous arrivons au Dos d'Ane. C'est une dalle de pierre semblable d'aspect à la pierre ponce, mais beaucoup plus dure, et qui paraît avoir été roulée par les mers préhistoriques, car sa surface ne présente pas d'arêtes; elle est inclinée d'une façon inquiétante vers les Etançons, côté ouest; il faut lui passer sur le corps. Après Savoye, je me hasarde contre cette tour de pierre : je ne tiens guère que par l'adhérence de tout mon corps et les bouts de mes doigts cherchent en vain à s'incruster dans ce roc peu hospitalier. Enfin nous avons tous passé et nous continuons notre ascension : nous voici au Pas du Chat. Si l'aspect en est différent, le danger est le même.

Figurez-vous deux grandes dalles formant un dièdre aigu, de profondeur minime; la dalle inférieure tombe à peu près sur les Etançons, vers lesquels sa surface est elle-même inclinée; quant à la dalle supérieure, elle surplombe sa sœur d'environ 1 mètre. Il faut se glisser dans cette gouttière, et j'ai la bonne moitié de mon corps qui ne repose sur rien du tout; je rentre sous le rocher ma tête et mes jambes, et suis très satisfait d'arriver de l'autre côté. Ferrier, que j'amène doucement, a la coquetterie de passer debout, les pieds sur la dalle inférieure, les mains appuyées contre la dalle supérieure, le corps penché au-

dessus du vide d'une façon inquiétante. C'est le seul, paraît-il, qui exécute ce tour de force. Nous amenons ensuite mon camarade, peut-être avec trop d'énergie, car il me raconte, en sortant, qu'il a failli rester coincé entre les deux rochers. En quelques pas nous arrivons à hauteur de la base du glacier carré; nous pouvons nous réunir et prendre un peu de repos : nous buvons un mélange de vin et de café très sucré qui, avec un peu de neige, donne une boisson réconfortante.

A onze heures et quart nous repartons, après avoir jeté un dernier regard au glacier des Etançons, dont nous sommes séparés par une descente verticale de 200 mètres, remarquablement lisse, suivie de ressauts de rochers, presque à pic, de 2 ou 300 mètres. Nous abordons la rive ouest du Glacier-Carré : curieux vraiment, ce glacier pendu à 3 700 ou 3 800 mètres dans une boîte de rochers qui le dominent de trois côtés, tandis que le quatrième semble s'être effondré et renversé au-dessous du fond de la boîte, formant ainsi la Grande-Muraille. La neige est très molle; il faut marcher avec la corde tendue; nous saisissons le rocher toutes les fois que nous le pouvons. La pente est forte, 45° environ; personne ne dit mot; nous avons tous la même pensée : « Pourvu que ça tienne. » C'est qu'il fait chaud déjà, et si l'avalanche se forme, nous faisons un saut périlleux sur le glacier des Etançons : au bout du Glacier-Carré, la culbute. Nous suivons ensuite le côté nord du glacier. Enfin nous voici au col du Doigt; je m'avance pour voir La Grave, puis je me hâte vers le rocher où le guide est déjà installé. Je m'assois avec satisfaction sur ce sol résistant. Mais les deux derniers de la cordée nous prient d'avancer; ils se soucient peu de rester plus longtemps sur ce terrain mouvant.

LA MEIJE, VUE DU GLACIER DU LAC.

D'après une photographie de M. J. Bordeaux.

Nous repartons dans une nouvelle et dernière escalade, pas toujours commode, quoique d'une pente moindre que la Grande-Muraille. C'est à midi que nous avons quitté le col du Doigt; à une heure nous arrivons au Cheval-Rouge. Nous sommes réunis sur une sorte de plate-forme, à l'est de laquelle la muraille se dresse toute lisse, sans passage possible. Devant nous, au nord, une grande dalle plate, en pierre rouge, porte son arête aiguë à 3 mètres au moins au-dessus de nous. C'est là qu'il va falloir se mettre à cheval pour atteindre ensuite le sommet du rocher qui nous domine. Je me demande, tandis que Savoye me hisse, à quoi il a bien pu gripper ses griffes. Je me mets à califourchon derrière lui, je tends la corde entre Ferrier et moi, et me prépare à filer de la corde à Savoye. Celui-ci se met debout, puis trouve un bout de corde qui pend de là-haut. « Surtout, quand vous passerez, me dit-il, tenez-vous bien au rocher et ne vous fiez pas à ce vieux bout de chanvre. » Il avance, tourne à gauche, puis disparaît. Je suis raidi comme un roc; si Savoye filait, là, à ma gauche, il faudrait que j'eusse la solidité du rocher pour le retenir. Enfin je l'entends, j'ai confondu un instant ses appels avec le bruit du vent qui fait rage. — Je hisse Ferrier derrière moi, et je pars. La corde me serre trop; je crie au guide de ne pas tirer : ce gaillard-là me coupe le souffle. J'arrive auprès de lui, après avoir roulé mon corps, pendu au-dessus d'un vide effroyable, dans un vallonnement de rocher sur lequel ne trouverait pas à rester en place une boîte d'allumettes. Je prends la place du guide, à cheval sur un cheval gris cette fois. Je me cramponne au rocher de la main gauche, tandis que la droite tire la corde de Ferrier : je dois la maintenir entre les dents entre deux brassées. Enfin Ferrier est passé, puis Daguenet. Le sommet est là, à 25 mètres de nous; nous volons sur l'arête, qui nous semble une grande route, et à une heure et quart nous foulons le sommet du pic occidental.

Plus de fatigue maintenant; je fais flotter mon mouchoir au-dessus de ma tête; on nous a vus de La Grave. Il paraît que le passage du Cheval-Rouge a été vu très nettement, à la lunette, de l'hôtel Tairraz, et l'on a pris des numéros pour nous voir passer successivement. Nous nous décordons et ouvrons nos provisions : il nous reste du pain, de la confiture et le champagne, dont je m'empare pour aller le frapper dans la neige qui remplit un creux de rocher. Savoye réclame, son quart à la main; je le prie d'attendre un peu. Nous mangeons, pas grand'chose, puis je fais sauter le bouchon et nous buvons avidement ce vrai vin des sommets glacés. Nous sommes de nouveau pleins de cœur et d'entrain, et, après avoir fait un tour d'horizon et mis nos cartes dans notre bouteille vide, nous reprenons nos sacs et nos cordes.

Le Pic central est loin là-bas, vers l'est, et son aspect est redoutable. Avant d'y arriver, il y a la brèche Szigmondi d'abord, puis deux dents rocheuses, puis deux dents neigeuses, en tout cinq cols à franchir, et pas d'autre chemin que les arêtes. En route! A la descente, nous suivrons l'ordre suivant : Ferrier, J. Bordeaux, C. Daguenet, Savoye. Nous faisons sur une dizaine de mètres la manœuvre du rappel de corde, pour gagner du temps. Nous avons le loisir, pendant

notre descente, d'admirer le couloir de neige qui de la Brèche descend vers La Grave; il semble absolument vertical. Nous voici à la Brèche, divisée en deux par un redent sur lequel Savoye proposait de passer la nuit : merci! Nous renversons l'ordre de marche et commençons la montée qui, à mon avis, est la partie la plus vertigineuse et la plus difficile de notre ascension.

Après avoir gagné la face nord par une marche de quelques mètres sur une corniche formée, à ce qu'il semble, par une fissure de tout le rocher, nous arrivons à l'extrémité inférieure du grand câble placé, ces jours derniers, par les guides de La Grave. Nous nous en servons pendant quelques mètres (il en a 30), puis nous sommes obligés de l'abandonner : il est trop au-dessus du chemin habituellement suivi. Nous le retrouvons vers le haut de la Brèche, après une marche dans du rocher noir, qui descend à pic vers les Corridors et où celui qui tient le mieux ne tient pas beaucoup. Enfin, après un dernier passage où il faut, pour aider celui qui vous suit, saisir solidement le grand câble d'une main tandis que l'autre amène la corde par brassées, les dents la maintenant entre deux brassées, nous arrivons au haut de cette brèche fantastique.

Nous nous engageons sur les arêtes : le rocher est assez bon; nous marchons la plupart du temps debout, nous tenant tantôt à la neige, quand celle-ci domine le rocher sur lequel nous marchons, tantôt au rocher quand l'inverse a lieu, et c'est alors la neige qui nous porte. A la descente de la dernière dent, nous trouvons un passage assez difficile : le rocher est lisse, et son arête est si étroite que, pendus par les mains à cette arête vive, et nous glissant à plat ventre sur la dalle, nous arrivons à la neige, sur laquelle nous franchissons le dernier col. La dernière montée, pour ardue qu'elle soit, ne présente pas de difficultés remarquables, et à quatre heures et demie nous sommes au sommet de la Meije centrale. Il a venté terriblement pendant notre traversée des arêtes, où nous avons eu constamment à notre droite le rocher descendant à pic (il surplombe même par moments) sur le glacier des Etançons, à 900 ou 1000 mètres de nous (975, paraît-il) et à notre gauche une pente de neige ou de dalles rocheuses à 50 ou 60 degrés. J'ajouterai que, dans sa largeur la plus grande, le chemin des arêtes a beaucoup moins de 1 mètre et qu'il lui arrive de ne pas avoir de largeur du tout. Nous ne nous attardons pas; le temps semble se gâter et nous voulons coucher ce soir à La Grave.

Nous quittons le Pic central à cinq heures, et nous descendons par les rochers, tout droit sur le glacier du Tabuchet; il faut se servir souvent de la corde; les rochers sont plats et les prises sont rares. Nous obliquons ensuite vers l'est pour aller vers le point où les marches ont été taillées il y a quelques jours; arrivés là, nous nous apercevons que la neige est absolument gelée et les marches ont besoin d'être refaites. Ferrier travaille avec ardeur : il nous faut une heure pour franchir ces soixante ou quatre-vingts escaliers qui nous séparent de la bergschrund du Tabuchet : il est regrettable qu'il n'y ait eu aucune caravane derrière nous, car après notre travail successif sur chaque marche, celles-ci étaient devenues très confortables et auraient pu servir à d'autres.

Enfin, après un dernier saut de 1 mètre à 1m50, nous sommes sur le glacier du Tabuchet, où la neige est bonne et où nous marchons vite. Nous gagnons la rive droite du glacier, que nous descendons jusqu'à sa base pour suivre de là et par la nuit, un sentier qui nous conduit au pont est de La Grave. A neuf heures, nous arrivons chez M. Juge; les touristes nous font le meilleur accueil.

Nous avions ainsi dix-huit heures de marche effective et deux heures et demie environ de repos. Si, en outre, on veut bien tenir compte de cette circonstance que nous avions fait un seul repas entre six et sept heures du matin, on trouvera sans doute que nous avions le droit d'être fatigués : nous ne l'étions plus, cependant, après que nous eûmes franchi pour la seconde fois la Romanche.

J. Bordeaux.

Progrès du Commerce allemand en Chine. — L'Allemagne fabrique l'article chinois.

Le commerce allemand fait en Chine d'incessants progrès. Au Petchili, les maisons allemandes sont au premier rang. Jusqu'en ces derniers temps, les maisons européennes apportaient en Chine des articles peu appropriés aux besoins locaux et qui étaient presque les mêmes que ceux consommés en Europe. Les Allemands, au lieu de chercher à imposer leurs goûts, ont au contraire fait tous leurs efforts pour se mettre à la portée de leur clientèle asiatique. Ils ont même réussi à concurrencer l'industrie chinoise elle-même. Les représentants allemands sont venus en Chine pour recueillir des objets fabriqués dans le pays; ils les ont envoyés en Europe, où aussitôt on a créé des machines pour les imiter.

Les Allemands ont ainsi fabriqué des imitations de soie brodée, des souliers chinois, des vases en tôle émaillée simulant la porcelaine, etc. Ils ont même reproduit les marques chinoises pour donner l'illusion complète aux acheteurs jaunes. Tous ces articles ont été vendus à un bon marché inconnu jusqu'ici. Les Allemands ont aussi adapté les articles européens au style local; ainsi ils ont fabriqué des lampes à pétrole ornées de dragons et de caractères chinois et gravé une marque chinoise dans les verres de ces lampes. L'industrie allemande réussit à lutter contre la bimbeloterie japonaise, malgré la différence du prix de la main-d'œuvre en Europe et en Extrême-Orient. Les succès des Allemands vont obliger les commerçants des autres nations à imiter leur système sous peine d'être presque exclus du marché chinois.

Il y a là, pour nos commerçants et nos industriels, une indication et un exemple. Sauront-ils en profiter?

Le « Français » et l'Expédition Charcot aux Régions antarctiques.

Le *Français* a fait route définitivement du Havre le 23 août, emportant vers les régions antarctiques la mission Charcot. Déjà, le 15 août, la mission avait effectué son départ; mais, à peine avait-elle franchi les jetées du port qu'un douloureux accident se produisait à bord : un matelot était tué au cours d'une manœuvre nécessitée par le mauvais état de la mer, et le *Français* devait rentrer en toute hâte.

Nos lecteurs savent déjà que M. le Dr Charcot, qui se préparait, cette année, à entreprendre une expédition vers les terres arctiques, s'est tout à coup ravisé et a tourné ses vues vers les régions antarctiques, afin de ne pas laisser la France à l'écart du tournoi scientifique qui réunit actuellement dans ces régions mystérieuses l'Allemagne avec l'expédition du *Gauss*, du professeur von Drygalski, l'Angleterre avec l'expédition de la *Discovery*, du capitaine Scott, l'Ecosse avec l'expédition du *Scottia*, de M. Bruce, la Suède avec l'expédition de l'*Antartic* d'Otto Nordenskjold.

LE « FRANÇAIS » VENANT D'ÊTRE LANCÉ.

Photographie Germain fils, à St-Malo, communiqué par « Armée et Marine ».

Offrant généreusement pour l'expédition qu'il projetait une somme d'argent considérable — 150 000 fr. — M. le docteur Charcot a trouvé en même temps de sérieux concours officiels ou privés qui lui ont permis de mener à bien la tâche qu'il entreprenait. Les fonds recueillis ont permis de faire construire un bâtiment mixte (dénommé d'abord le *Pourquoi pas?* et finalement le *Français*) dans les chantiers d'un constructeur de Saint-Malo, M. Gautier, un spécialiste de la construction des navires destinés à la pêche de Terre-Neuve. Puis le surplus des souscriptions a été employé à acquérir les énormes approvisionnements de toutes sortes qu'il fallait réunir pour faire entièrement vivre et subsister une vingtaine de personnes pendant une absence qu'il est prévoyant d'estimer à plus de deux années.

Bien que cette expédition soit due uniquement à l'initiative personnelle de M. le docteur Charcot — qui a ainsi bien mérité du pays — il est juste de dire qu'elle a trouvé près du Gouvernement des encouragements efficaces : les Chambres lui ont alloué une somme de 10 000 francs et le ministre de la Marine a mis à sa disposition certains approvisionnements et du matériel. Un comité de savants a pris la mission sous son patronage. Et c'est lui qui a indiqué le programme a suivre, lequel consistera à attaquer les régions antarctiques dans les parages de la Terre d'Alexandre Ier et à y poursuivre toute espèce de recherches. C'est là qu'opère déjà la mission Nordenskjold. Et, comme on n'est pas sans inquiétudes sur le sort de cette mission, il est convenu que nos compatriotes auront d'abord à essayer de porter secours aux Suédois, supposés en péril.

Le *Français*, qui a été lancé le 27 juin dernier, est un trois-mâts goélette de 350 tonneaux, mesurant 32 mètres de longueur à la flottaison, $7^{m}56$ de largeur, $4^{m}20$ de creux, et ayant un tirant d'eau extrême de $3^{m}75$; il est muni d'une machine auxiliaire de 175 chevaux, capable de lui donner sous vapeur une vitesse de 7 nœuds; ses deux chaudières sont du système Turgan-Foy. Son aspect général est plutôt celui d'une goélette de pêche que d'un navire de plaisance ; mais s'il a la coque trapue et la solide mâture de la première, il a aussi les extrémités fines, la carène lisse du second, et son extérieur ne manque pas d'une élégance spéciale. Quant à sa construction, elle est des plus robustes; toutes les pièces de charpente sont en chêne, le bordé est en orme et en chêne; depuis l'étrave jusqu'en arrière du mât de misaine, il existe un double bordé; l'étrave et l'extrême-avant sont revêtus d'une armature en fer destinée à protéger l'avant contre les glaces. Enfin, dans presque toute sa largeur, le navire est renforcé vers la flottaison par un barrotage spécial en chêne.

Quelques marins n'hésitent pas à dire que le *Français* leur paraît trop grêle, trop fluet pour affronter les rudes assauts qu'il peut avoir à subir des glaces au cours de ses futures croisières. Il est certain qu'il diffère de l'aspect de grosse maison flottante qu'avait le *Fram* de Nansen, mais il n'est pas, à tout prendre, très dissemblable de la *Belgica*, par exemple, qui est allée dans l'antarctique et qui en est revenue sans dommages. Et il est permis de penser que toutes

les précautions ont été prises par son habile constructeur.

La mission est ainsi composée :

Commandant du navire le *Français* et de l'expédition, le docteur Jean Charcot qui s'était préparé à cette œuvre, dès l'année dernière, par une croisière à l'île Jan-Mayen, à bord de son yacht *Rose-Marine*.

Son second sera M. de Gerlache, de la marine belge, ancien commandant de la *Belgica* au pôle Sud. La marine française y comptera le lieutenant de vaisseau Matha, du port de Brest, et l'enseigne Rey. Le premier étudiera les phénomènes électriques et magnétiques. L'enseigne Rey compte reprendre dans la baie d'Orange (Terre de Feu) les observations de la mission magnétique du cap Horn, d'il y a vingt ans.

Les autres savants qui font partie de l'expédition sont : MM. Bonnier, chef de laboratoire à la Sorbonne; Pérez, professeur de zoologie à la Faculté des sciences de Bordeaux, (tous deux s'occuperont de la faune et de la flore polaires); M. Pléneau, ingénieur de l'Ecole Centrale, qui s'occupera de physique.

L'équipage compte treize hommes, tous Bretons et pleins d'ardeur.

Par la compétence de ses collaborateurs, par sa propre valeur personnelle, par son énergie, M. le docteur Charcot semble avoir assuré le succès de cette œuvre française. Nous formons les vœux les plus sincères pour que l'expédition qu'il a formée et qu'il va diriger vaille à notre pays un honneur de plus dans l'ordre de la science géographique.

Un Explorateur russe à Lhassa. — Description de la Ville sainte.

Un explorateur russe, M. Zybikoff, vient de rentrer du Thibet où il a fait un séjour de douze mois dans la ville sainte de Lhassa. Bien qu'élève diplômé de l'Université de Saint-Pétersbourg, M. Zybikoff est un bouddhiste, originaire de la région du lac Baïkal, et, comme tel, il avait la faculté d'entrer librement dans la ville sainte, sévèrement interdite aux Européens depuis l'expulsion, en 1846, des missionnaires Huc et Gabet. La parfaite connaissance qu'avait l'explorateur des dialectes thibétains lui permettait d'ailleurs d'observer avec fruit cette étrange cité. C'est dans l'été de 1900 que M. Zybikoff entra à Lhassa.

Le voyageur débute, dans ses relations de voyage, par la description de Lhassa, située dans un site pittoresque, sur le versant sud d'une montagne. De luxuriants jardins entourent la ville à l'ouest et au sud. Au sud de la ville également passe le fleuve Uitchen, bien endigué, et qui envoie des canaux dans l'intérieur de la cité. Celle-ci est traversée par une large et belle rue, réservée aux processions rituelles et aux exercices de pénitence religieuse. Les pénitents s'avancent dans cette avenue en se jetant à terre tous les cinq ou six pas, de sorte qu'ils font au moins trois mille chutes par jour !

Bien que petite, car elle ne compte guère plus de dix mille âmes, la ville fait un important commerce avec le dehors. Les négociants de Lhassa sont d'ailleurs tous du sexe féminin ! Au centre de la ville s'élève le temple de Bouddha, haut de trois étages et qui forme un carré de 140 pieds dans tous les sens. Dans l'édifice se dresse une magnifique statue en bronze de Bouddha, ornée d'or et de bijoux, et devant laquelle on brûle de la graisse fondue en guise de sacrifice. Dans diverses pièces du même temple, on remarque d'autres statues et des reliques. Une de ces statues représente la déesse des femmes, à laquelle on offre des liqueurs et des mets, qui sont dévorés en réalité par les souris.

D'après la doctrine religieuse qu'on enseigne au Thibet, le monde est rempli d'esprits qui s'incarnent continuellement en l'homme. Le Dalaï Lama est le Bouddha vivant. Un autre esprit éminent et que les prêtres bouddhistes appellent le défenseur de la foi, est l'esprit nommé Choidshen, dont le pouvoir se manifeste par l'intermédiaire des pieux ascétes qui passent leur vie dans la contemplation. Depuis le xve siècle, tout le pouvoir civil et spirituel est passé nominalement aux mains du Dalaï Lama, mais la Chine impose au Thibet un résident mandchou et une garnison chinoise. Pour éviter des complications ou froissements lors de l'élection d'un Dalaï Lama, le concile électoral jette dans une urne trois morceaux de papier contenant chacun le nom d'un enfant. Armé d'un petit bâton, le résident mandchou tire au hasard un de ces billets, qui indique le nom de l'élu. L'éducation du nouveau Dalaï Lama se fait dans le collège des Sages, et, jusqu'à sa vingt-deuxième année, le gouvernement effectif est entre les mains d'un régent désigné par l'Empereur de Chine. Le Dalaï Lama actuel a 26 ans.

L'édifice élevé au centre de Lhassa contient des chambres pour le Dalaï Lama et son conseil. Mais la résidence propre du Dalaï Lama se trouve sur le mont Bodala (Buddha La) à un mille de Lhassa : c'est un palais datant, comme le temple, du viie siècle après Jésus-Christ. Près du palais s'élève l'ancien château de Hodsen Bodala, long de 1400 pieds et haut de neuf étages. C'est là que sont renfermés les trésors sacrés, les archives ou bibliothèques, les écoles de théologie et de médecine, et enfin les appartements de 1200 officiants et de 500 moines, ainsi que des prisons. Un millier de prêtres prennent part aux processions sur cette montagne. 1500 autres moines demeurent dans d'autres monastères et temples près de Lhassa, où ils se livrent à l'étude ou à la contemplation.

L'administration du Thibet est la chose exclusive d'une caste; d'ailleurs la vénalité et la corruption règnent dans tout le corps des fonctionnaires. L'armée thibétaine se compose de quatre mille hommes mal disciplinés, armés d'arcs et de vieux fusils. La population est d'environ trois millions d'habitants probablement, mais décroît par suite d'épidémies constantes, et en particulier de la petite vérole, non moins que par le grand nombre de prêtres voués au célibat.

A ces renseignements, ajoutons d'autres détails que nous puisons dans d'autres sources, et qui se rattachent également au voyage de M. Zybikoff.

Outre les indigènes, le Thibet comporte parmi ses habitants des descendants de soldats et de négociants chinois. Bien que fixés définitivement au Thibet,

ces jeunes célestes sont toujours considérés comme étrangers, tandis que leurs sœurs ou leurs filles sont assimilées aux Thibétaines.

Les autres immigrés sont des Indous du Kashmir, des Mongols et des Thibétains du dehors, établis à Lhassa comme architectes, sculpteurs, joailliers ou artisans.

Les maisons thibétaines sont construites en briques ou en pierres. Elles n'ont pas de cheminées, en dehors de celle de la cuisine; les autres pièces sont pourvues d'un simple trou pour l'évacuation de la fumée; aussi sont-elles froides et désagréables. Les simples habitants se vêtissent de blanc, les riches de rouge, les fonctionnaires de jaune et les soldats de bleu. Les étoffes dont ils se vêtissent sont de fabrication indigène. Les femmes se surchargent de bijoux.

La nourriture consiste en farine d'orge, qu'on mange sous forme de soupe, en viande de mouton ou d'yack, en lait aigre, beurre et légumes. L'eau-de-vie d'orge s'y vend à bas prix. Les hommes fument, les prêtres prisent leur tabac. La population s'adonne avec passion à des exercices religieux tout formalistes, à des prières auxquelles elle attache une vertu magique, et qui tiennent lieu de médecine. La morale est des plus primitives et les liens du mariage fort relâchés : polygamie, polyandrie sont d'usage courant.

L'agriculture et l'élevage des bestiaux sont deux occupations principales. L'yack et l'âne servent à l'ordinaire de bêtes de somme. Les salaires sont dérisoires : 2 ou 3 centimes par jour pour les hommes; quant aux femmes, elles se contentent d'être nourries. Les prêtres eux-mêmes ne touchent que 10 centimes après avoir prié tout le jour.

Quand la Mer du Sahara a-t-elle existé?

L'arrivée à Paris de quelques modestes fossiles envoyés du Sahara et leur examen par M. de Lapparent viennent de démontrer que la mer du Sahara a existé à une époque relativement récente.

M. de Lapparent dit dans *la Géographie* du mois de juin dernier : « L'ancienne conception du monde a été complètement modifiée. C'est à nos officiers que nous devons, nous, géologues, cette évocation d'une mer Saharienne, et cela grâce à quelques morceaux de pierre opportunément ramassés par eux. » En effet, il y a deux ans, on remit à M. de Lapparent un oursin fossile ramassé autrefois par le colonel Monteil dans la traversée de l'oasis de Bilma. Cet oursin suffisait pour qu'on eût le droit de dire qu'à l'époque où Paris était sous l'eau, la mer aussi occupait la région du Tchad. L'oursin révélait cette coïncidence. Mais cet oursin n'était-il pas là par hasard? Il convenait, pour échafauder une théorie précise, de recueillir d'autres exemplaires. C'est ce que M. de Lapparent pria les officiers soudanais de vouloir bien essayer de faire. Ils n'ont pas manqué à cette tâche. Et, il y a quelque temps, M. le capitaine Gaden fit une récolte intéressante de fossiles.

Il existe sur le revers nord-est de la frontière circulaire du Sokoto, à environ 400 kilomètres dans l'ouest de Zinder, une localité du nom de Tamaské. On trouve là, en couches horizontales, un calcaire entamé en certains points par des ravinements, probablement d'anciens lits fluviaux, car ils se dirigent tous vers le Niger; aujourd'hui, les ravinements sont envahis par les sables; pourtant, sur leur fond, un reste d'humidité permet le développement de quelques palmiers. Or, dans un petit escarpement du calcaire, le capitaine Gaden recueillit des fossiles : quatre oursins, un nautile. Cette fois, plus de doute possible. Ces fossiles ne se trouvaient pas sur place par hasard. L'examen des oursins et du nautile indique avec certitude la présence à Tamaské de sédiments marins de l'âge du calcaire grossier de Paris.

Donc, à l'époque où la mer déposait sur l'emplacement de Paris les couches de ce calcaire qui a servi à le construire, et à la place duquel s'ouvrent aujourd'hui les galeries des catacombes, le même que les géologues ont nommé tour à tour « Parisien » et « Lutécien » prenait, en quelque sorte, au nom de la future métropole, possession du Soudan français.

Il résulte des renseignements de M. le capitaine Gaden, que des fossiles analogues existent autour de Zinder et dans toute la région qu'a parcourue la mission Foureau-Lamy, de Zinder jusqu'à l'Aïr. De là au Tchad, le terrain est absolument plat. Il est plus que vraisemblable que la mer Lutécienne atteignait le Tchad et aussi Bilma qu'aucun relief ne sépare du lac. Du côté opposé, les puits du Baol rencontrent auprès de Dakar des sédiments où l'on a recueilli des oursins du même âge que ceux de Tamaské. Il devait donc exister un bras de mer venant de l'Atlantique qui, passant par la Sénégambie, devait s'étendre jusqu'au Sahara oriental. Ce bras de mer devait même s'étendre jusqu'en Libye.

L'oursin de Tamaské appartient à un genre qui, jusqu'à présent, n'est connu que de l'Égypte et de l'Inde, Les échantillons égyptiens semblent jalonner la route que les êtres marins avaient suivie pour aller de l'Inde, par la Syrie et la Libye, jusqu'au Soudan.

Nous voici loin de ce qui avait été admis jusqu'ici. Si le régime désertique a pris possession du Sahara, du moins cette modification ne remonte pas, comme on le croyait, à l'aurore des temps secondaires. M. de Lapparent a renversé cette conception inexacte.

E. Rouard de Card. — *La France et les autres nations latines en Afrique.* 1 vol. in-8° accompagné de 5 cartons. Paris, A. Pedone éditeur, 13, rue Soufflot.

On trouve dans ce volume une étude intéressante et documentée de toutes les contestations survenues entre les nations latines, cherchant à étendre leur influence en Afrique : France, Italie, Portugal et Espagne. Ce travail de M. Rouard de Card, dont nous avons déjà bien souvent cité le nom, a ainsi sa place marquée dans la bibliothèque de tous ceux qui s'intéressent aux questions coloniales.

BILAN DES EXPLORATIONS EN COURS

AFRIQUE

Mac Millan. Comme nous l'avons dit l'expédition anglaise dirigée par l'Américain Mac Millan et le colonel anglais Harrington, dans le but d'explorer le Nil Bleu, a été interrompue. Partie le 26 juin, elle avait déjà franchi huit rapides, lorsque deux chalands qui transportaient matériel et approvisionnements ont coulé à pic au milieu des rapides de Koutai; les membres de la mission qui se trouvaient sur ces chalands ont été sauvés. L'expédition est retournée à marches forcées à Addis Ababa, où elle est arrivée le 4 juillet. — Le 6 août, Mac Millan s'est embarqué à Djibouti pour Aden. Le colonel Harrington déclare qu'il recommencera l'étude de la navigabilité du Nil Bleu l'année prochaine. Il ne partira qu'en juillet pour que les eaux soient suffisamment hautes.

Thornton, explorateur américain, a été tué au Congo Belge, par les Batetelas.

Lebaudy (Jacques). L'extraordinaire expédition entreprise par M. Lebaudy, qui se fait appeler empereur du Sahara, reste très mystérieuse. — On sait que cinq marins du *Frasquita* ont été capturés par des pillards marocains, et sont prisonniers depuis un mois et demi.

Lapérine, commandant des oasis du Touât, vient d'achever une reconnaissance qui l'a conduit jusqu'à In-Zize, point situé à 400 kilomètres dans le sud, à peu près au tiers du chemin entre le Touât et Timbouctou. Le commandant Lapérine avait avec lui deux officiers, un savant M. Gautier, cinquante méharistes et vingt chameaux de bât. Il a ramené ses hommes et ses chameaux en bon état. Son voyage démontre que, dans certaines conditions, le Sahara pourra servir de route entre l'Algérie, le Sénégal et le Dahomey.

Chevalier. L'Académie des inscriptions a reçu des nouvelles de la mission Chari-Lac Tchad, qui devait explorer le lac Mamoun. A la date du 10 avril, M. Chevalier écrit de Ndelé qu'il a réussi dans son entreprise. Il a vu un coin du Dar Rouna, est entré en relations avec les chefs des Goullas-Homer, à la frontière occidentale du Darfour, et a constaté que le lac Mamoun n'était qu'une région marécageuse, inondée à la saison des pluies. Il se proposait de gagner Fort-Archambault en longeant l'Aouk et en passant par El Kouti où fut assassiné Crampel. Il espérait arriver au Tchad à la fin de juillet.

Lenfant (capitaine) parti le 15 juillet, doit compléter son effectif à Dakar avant de débarquer à Forcados où il organisera sa tentative de pénétration, vers le Logone et le Tchad, dont nous avons indiqué le plan le mois dernier.

Jacques (commandant belge) chargé de faire les études d'un nouveau chemin de fer, destiné à relier la frontière méridionale du Katanga à un point navigable du Loualaba, signale que sa mission était arrivée le 25 mars à Lukousolwa (sur le Tanganika). — Elle doit se trouver maintenant aux environs du lac Kassali, centre des opérations d'études.

Picard (Henri) a quitté Paris le 14 août, envoyé au Congo français comme chef adjoint de la mission, ayant pour but d'étudier sur place l'extraordinaire maladie du sommeil qui menace de gagner tout l'ouest de l'Afrique.

Mettera, ingénieur en chef de la mission d'études du chemin de fer de Diré-Daoua à Addis Ababa est arrivé à Djibouti à la fin de juillet ayant achevé le tracé de la ligne jusqu'à la capitale éthiopienne.

Costermans (inspecteur d'État belge) parti, en janvier de l'année dernière, pour remplir une importante mission au lac Kivou, doit rentrer prochainement en Belgique.

ASIE

Grillières (lieutenant), qui accomplit en ce moment une mission aussi intéressante que périlleuse en Chine, est arrivé récemment à Yun-nan-sen, après avoir fait plus de 1 000 kilomètres à pied pour atteindre le fleuve Bleu. Malgré les difficultés qu'il a eu à surmonter, le jeune explorateur se porte à merveille et se montre plein de confiance dans la réussite de son exploration.

Ajalbert (Jean), chargé de mission en Extrême-Orient, est rentré à Paris à la fin de juillet, après un voyage de près d'une année dans le Haut-Laos, le Siam et Java. Il était accompagné du docteur *Spire*, ancien membre des missions Liotard, Marchand, Fondère et Fourneau, et de M. *Henri Moinot*, géologue.

Kolthoff (suédois) va diriger une expédition dont feront partie six naturalistes suédois et qui doit se rendre au printemps prochain dans la partie septentrionale du Pacifique. Ils s'embarqueront en avril prochain à Port-Arthur, où ils se rendront en chemin de fer.

AMÉRIQUE

Steindachner, directeur du Muséum d'histoire naturelle à Vienne, après avoir remonté le fleuve San Francisco (Brésil), puis son affluent le Rio Preto, se trouve maintenant dans le district de Piauhy encore inexploré. On attend de ses nouvelles.

Vojtech, naturaliste hongrois, va partir pour l'Amérique du Sud où il étudiera la flore de l'Argentine, du Paraguay, de la Bolivie et du Pérou.

POLE NORD

Ziegler. L'expédition Ziegler est arrivée à Vardoe le 10 juillet, venant d'Arkhangel où elle a pris des chiens à bord. Elle a l'intention de remplacer pour ses courses en traîneaux, les chiens esquimaux par des chiens sibériens.

Toll (baron). Le lieutenant de marine russe, A. Koltchak, qui est parti de Saint-Pétersbourg le 9 février pour se mettre à la recherche du baron Toll et des membres de la mission polaire russe, est parti en traîneau du village de Kasatskoé pour se rendre aux îles de la Nouvelle Sibérie. S'il n'y trouve pas l'explorateur, il se rendra à l'île Bennett, encore presque inconnue.

Ette (Henry) qui était parti à bord du *Colibri* pour effectuer un voyage d'exploration vers le pôle Nord, s'était dirigé d'abord vers le Spitzberg où son expédition a hiverné, divisée en deux campements: le premier, dirigé par Ette, a été éprouvé par le scorbut; l'autre, sous la direction du capitaine Noessœ, a perdu deux hommes. Le *Colibri* fait actuellement route pour revenir.

POLE SUD

Gylden (capitaine suédois O.), chef de l'expédition de secours envoyée avec le vaisseau le *Frithjof* à la recherche de Nordenskjöld et des membres de sa mission, a quitté Stockholm le 17 août. Le *Frithjof* qui emmène vingt-trois personnes, dont six officiers et savants, se dirige d'abord vers Bremerhaven pour s'y approvisionner, puis vers Plymouth, Madère, Buenos-Ayres. De là il gagnera les régions antarctiques de façon à aller au plus vite à la station d'hivernage de Snow-Hill, près du cap Seymour, où se trouvait Nordenskjöld en novembre dernier. Dans l'hypothèse la plus favorable, le retour de la mission de secours aura lieu en avril 1904.

Scott et l'*Expédition antarctique anglaise*. La *Terra Nova*, le baleinier qui doit partir pour aller ravitailler la *Discovery*, sera prêt à prendre la mer au commencement de septembre. Son équipage comportera trente-sept hommes. Il passera par le canal de Suez. Il gagnera Hobart-Town (Tasmanie) où il rejoindra le *Morning*, le navire qui a déjà secouru la *Discovery*.

Charcot (Dr Jean). Le navire le *Français*, portant MM. Charcot, de Gerlache et les membres de l'Expédition française au pôle Sud, venait de quitter le Havre, le 15 août, à trois heures de l'après-midi, quand un des marins de son équipage, Maignan, fut tué par suite de la rupture d'un câble. Le *Français* est rentré au Havre, où les obsèques de Maignan ont été célébrées le 17 août. Il a définitivement quitté le Havre le 23 août et Brest le 30.

Irizar, lieutenant de vaisseau argentin, va diriger à bord de l'*Uruguay*, une expédition chargée par la République Sud-Américaine de se porter au secours de Nordenskjöld, comme celles du *Français* et du *Frithjof*.

Souvenirs de Sibérie. — Chez un Enfant-Dieu.

Dans notre siècle d'informations à outrance, interviewer un grand homme, voire un chef d'État, est devenu chose facile, exercice de débutant. Il était réservé à notre distingué collaborateur, M. Paul Labbé, d'interviewer une divinité. Dans un de ses derniers voyages en Sibérie, il fut présenté, par des moines amis, à une incarnation de Bouddah, dans le monastère de Tsougal, et l'on ne sait s'il faut admirer davantage l'aisance de l'homme ou l'affabilité du Dieu.

Les lecteurs du *Tour du Monde* n'ont certes pas oublié l'intéressante relation du voyage de M. de Batz au pays mongol. Il y est parlé d'une des quatre grandes incarnations de Bouddha, que les Mongols de la province et leurs demi-frères, les Bouriates de Sibérie, appellent Houtoukta ou Bogdoguéguen. L'influence de cet Homme-Dieu est très grande, et la Russie envoie toujours près de lui, dans la ville même qu'il habite, à Ourga, ville principale de la Mongolie, ses plus habiles consuls. Les trois autres grandes incarnations habitent le Thibet. La plus connue est le vice-roi du Thibet, qui vit dans la ville sainte de Lhassa. La cour de Saint-Pétersbourg est en coquetterie avec celle du vice-roi, connu sous le nom de Dalaï-Lama, et elles ont échangé, depuis quelques années, bon nombre d'ambassades. La Russie projette de traverser la Mongolie d'une voie ferrée et elle tient à être bien avec les chefs de la religion des Mongols.

DATZAN OU MONASTÈRE DE LAMAS, SUR LA RIVIÈRE OUAN.

D'après une photographie.

Lorsqu'un des hommes considérés comme incarnations divines meurt, les moines se rassemblent et les astrologues lisent dans les astres l'endroit où vient de naître un enfant dans le corps duquel Dieu vient de s'incarner à nouveau. Jadis même, on prétendait que les moines tuaient le jeune Dieu dès qu'il atteignait l'âge d'homme, afin qu'il ne prît pas trop d'influence sur le peuple. Les Mongols voient des dieux partout.

On ne sait qui a raconté aux Bouriates que le tsar était lui-même un Dieu ; il est incontestable que beaucoup d'indigènes ont accepté comme vraie cette légende, évidemment peu ancienne. Chose curieuse, le tsar serait, à vrai dire, non pas l'incarnation d'un Dieu, mais d'une Déesse : l'âme de la déesse Dara-la-Blanche serait entré jadis dans le corps de Catherine II et se serait ensuite incarnée de corps impérial en corps impérial. Les Mongols pensent d'ailleurs que l'empereur de Chine est lui-même une incarnation de la divinité.

Il y a, en outre, au Thibet et en Mongolie, beaucoup d'autres incarnations de moindre importance, mais pourtant profondément respectées : ce sont là des dieux vivants dont l'âme est seule d'essence divine, et dont le corps est soumis à toutes les misères de l'humanité, à la souffrance et à la mort. Dès que l'un d'eux meurt, l'âme du Dieu se réincarne dans le corps d'un enfant né au même moment et les astrologues en lisent le nom dans les astres.

J'ai, l'an dernier, vécu de longs mois dans l'intimité des lamas, moines de la religion bouddhique, qui

peuplent les monastères de la Sibérie; je savais qu'il existait, depuis quelques années, une incarnation divine sur le territoire russe même. Un jour, des prêtres vinrent, en effet, du Thibet, et annoncèrent aux moines du monastère de Tsougal qu'ils avaient lu dans les astres la naissance d'un nouvel Homme-Dieu. Non loin d'un village qu'ils désignaient, un enfant était venu au monde et cet enfant était une incarnation de Bouddha. Les indications données étaient si vagues qu'on trouva facilement un nouveau-né dans les régions désignées par les astrologues. Au bout de quelques années, l'enfant mourut, mais les astrologues consultèrent à nouveau les étoiles et déclarèrent que l'âme divine était passée dans le corps d'un autre enfant, né, dans les environs, à l'heure même où l'enfant Dieu avait rendu son dernier soupir; ce second Dieu a aujourd'hui treize ans.

On comprend que les moines veillent jalousement sur lui : c'est par lui bien souvent qu'ils obtiennent du peuple crédule les présents qu'ils désirent. Nul Russe ne peut obtenir la permission de le voir. La veille de mon départ de la lamaserie de Tsougal, lorsque j'eus, pour la dernière fois, admiré les merveilleuses richesses qu'ont entassées les moines, le vieux chef du monastère, le chérétoui, voulant me donner une dernière preuve de sa confiance, m'offrit de me présenter à l'Enfant-Dieu : un des moines partit en courant pour aller annoncer à celui-ci la visite que j'allais lui faire.

« Attendons quelques instants, me dit le chef du monastère, nous ne ferons cette visite que dans une demi-heure. Le Dieu tiendra sans doute à s'habiller pour vous recevoir. »

J'aurais été enchanté pourtant de surprendre un Dieu en négligé, mais il me fallait respecter sa volonté.

UN LAMA, AVEC SA TÊTE RASÉE.

D'après une photographie.

Le jeune homme m'attendait cependant au seuil de sa porte : son nom était le suivant : Loupsane Loundok Tambi Nima, et la traduction de ces quatre noms est Esprit complet, Foi et Soleil. L'expression du visage de Loupsane était grave et fine; c'était un très joli jeune garçon, au visage rose et blanc; il était vêtu d'un superbe vêtement en étoffe précieuse, soie brochée bleu ciel, agrémentée de broderies d'or et d'argent.

Il me tendit gravement la main, sérieux comme un petit homme, et me fit traverser son jardinet, le seul que j'aie jamais vu dans les lamaseries mongoles. L'intérieur de sa maison était propre et presque coquet. Il avait sur une estrade un siège spécial, sorte de trône formé de coussins de soie, entassés les uns sur les autres. Il s'assit sur l'estrade à la droite de son trône, me faisant un signe de la main et m'invitant ainsi à lui faire pendant de l'autre côté.

Cependant beaucoup de moines étaient entrés; ils se courbaient profondément devant Loupsane, puis se rangeaient modestement, au fond de la chambre, en face de nous.

Un curieux usage existe chez les Mongols : l'étranger qui entre dans une maison y reçoit toujours une hospitalité très complète, car la maîtresse de maison est toujours prête à satisfaire tous les appétits de ses hôtes. Dès leur arrivée, on offre à ceux-ci du lait, du thé, de la viande de mouton : puis le maître de maison se lève et lui présente ce qu'on appelle un khadak. Le khadak est une écharpe de soie dont la couleur, la longueur et la finesse varient selon la fortune du donateur et l'importance du destinataire; l'étoffe est toujours offerte à plat sur les mains étendues, et le Mongol remercie ainsi l'étranger qui a bien voulu honorer sa tente d'une flatteuse visite.

De même, dans les temples, les fidèles déposent devant les statues des Dieux de longues écharpes en soie claire. Ce sont des présents pour attendrir les Dieux ou les esprits.

A peine étais-je assis chez le jeune Dieu que le chef du monastère, suivi des plus importants lamas, entra dans la chambre : c'était un vieillard de quatre-vingts ans. Mains jointes, profondément courbé, il s'avançait à pas lents, puis il s'inclina plus bas encore devant l'enfant, qui, gravement, posa ses petites mains sur les cheveux blancs du vieillard : tour à tour, les autres moines passèrent respectueusement devant l'Enfant-Dieu; ils s'inclinaient et lui offraient des écharpes de soie, roses, bleues, grises et blanches.

Depuis que je voyageais en Transbaïkalie, j'avais reçu une très grande quantité de khadaks, et je pensais que l'occasion était toute trouvée de m'en débarrasser d'un. On ne rencontre pas un Dieu tous les jours, et je me demandai quel cadeau lui faire. Me souvenant que, dans les temples bouddhiques, on place toujours un miroir devant les dieux, j'en offris un à Loupsane : c'était un simple miroir à deux faces acheté au Bon-Marché quelques mois auparavant et dont je me servais, oserais-je l'avouer? pour me faire la barbe le matin! Une des faces était un miroir grossissant; Loupsane s'y contempla quelques secondes; il daigna légèrement sourire et me remercia enfin d'un petit signe de tête.

Je l'interrogeai alors sur ses études : autour de lui, je voyais des livres en grand nombre : il étudiait surtout la langue du Thibet, et, sans négliger le mongol, il prenait aussi quelques leçons de russe. Il restait cependant silencieux, laissant le plus souvent les lamas répondre à mes questions, et ceux-ci m'affirmaient que, devenu grand, l'Enfant-Dieu visiterait le Thibet, le Siam, Ceylan, tous les pays où règne la religion bouddhique. « Donnez-moi votre carte, interrompit

Loupsane, pour que je sache où vous trouver quand j'irai plus tard à Paris. Vous pouvez compter sur ma visite ! »

L'avenir me réserve donc l'honneur de promener un Dieu sur le boulevard des Italiens ! Dire qu'il me demandera peut-être avant tout de le conduire aux Folies-Bergères !

Dans la salle où Loupsane donnait ses audiences, je remarquai beaucoup de statuettes en argent, en bronze et en cuivre, qui représentaient les divinités bouddhiques. Habitué à vivre dans les temples et au milieu des moines, je nommais par son nom chacun des Dieux que j'apercevais; les lamas étaient tout fiers de m'entendre réciter une leçon et le petit Dieu, souriant, m'approuvait d'un signe de tête.

LAMASERIE OU HABITE L'ENFANT-DIEU LOUPSANE.

D'après une photographie de M. Paul Labbé.

On me montra pourtant une statuette que je ne connaissais pas.

« C'est Balang-Sengué, s'écria un lama. »

Loupsane se mit à rire et dit au lama Tarbaïef de me raconter l'histoire de Balang-Sengué : et, devant l'incarnation divine, mon vieil ami Tarbaïef, le plus savant et le meilleur de tous les lamas, me raconta une petite légende, assez irrévérencieuse pour la divinité.

CONSTRUCTION D'UN DIEU COLOSSAL PAR LES BOURIATES.

D'après une photographie de M. Paul Labbé.

Balang-Sengué était un esprit malin dont la joie était de faire aux gens mille tours de sa façon. Il apparaissait sur la route que suivait un voyageur égaré et il lui indiquait charitablement le nord, quand le vrai chemin était au sud; il disait aux filles que leurs amoureux ne les aimaient plus, et annonçait aux maris qu'ils étaient trompés par leurs femmes. Il n'était jamais à court d'inventions. Il rencontra un jour, par exemple, une brave femme qui portait sur la tête un grand pot plein de lait. Il se précipite vers elle en simulant l'effroi.

« Qu'avez-vous donc ? demande la femme apitoyée, vous semblez terrifié !

— Mais malheureuse, vous ne voyez rien, le feu est au ciel, le ciel brûle, et nous allons périr ! »

Epouvantée, la femme leva la tête, le pot de lait tomba à terre et se brisa. Voilà notre farceur enchanté et qui se réjouit à l'idée que la femme sera sans doute battue par son mari lorsqu'elle rentrera à la maison !

Mais Balang-Sengué ne se moque pas seulement des simples hommes, il s'attaque même aux Dieux, il les trompe et leur monte de prodigieux bateaux. Il existe un Dieu puissant qui a la force d'Hercule, mais dont l'intelligence est beaucoup moins solide que les muscles; on le nomme Tchoïdjil : c'est le défenseur de la foi, et on le représente toujours debout sur un taureau qui écrase une femme. Un jour, ce brave Tchoïdjil montait le plus vif et le plus joli cheval qu'on puisse voir. Il rencontra Balang-Sengué, qui s'avançait lentement, assis sur un lourd taureau.

« Ah, te voilà, méchant farceur, s'écria le Dieu. Qu'est-ce que j'entends dire et répéter? Tu te moques des hommes et tu te paies même la tête des Dieux ! Eh bien, ne fais donc pas le malin; je te défie, entends-tu, je te défie de me tromper, moi, qui te fais l'honneur de t'adresser la parole !

— Ah, puissant seigneur, je suis désolé de vous contredire, mais je puis vous tromper tout comme les autres, répondit doucement Balang-Sengué.

— Qu'est-ce que tu dis-là? je te défie ! Essaie !

— Oh pas aujourd'hui, seigneur vénéré, car j'ai oublié chez moi le livre où j'écris tous les tours que je puis faire aux hommes et aux Dieux. Sans ce livre je ne puis rien, car je vieillis et ma mémoire devient mauvaise.

— Eh ! va le chercher, ton livre, au lieu de parler pour ne rien dire, s'écria le Dieu impatienté.

— Je veux bien : vous m'attendrez ici, n'est-ce pas, seigneur? Je vous retrouverai à la même place. Seulement ce sera long : je demeure loin, et mon taureau ne va pas vite. Si vous me prêtiez votre cheval, je serais revenu bientôt !

— Prends mon cheval et dépêche-toi ! »

Dès qu'il fut sur le cheval, Balang-Sengué piqua des deux en s'écriant :

« Eh bien, vous êtes trompé comme les autres, et j'y gagne un excellent cheval ! »

Et jamais le pauvre Tchoïdjil, qui le poursuit depuis plusieurs siècles, debout sur le taureau laissé pour compte, n'a pu rattraper son voleur.

J'avais écouté, non sans intérêt, l'histoire que m'avait racontée, moitié sérieux, moitié riant, le lama Tarbaïef.

Loupsane, pendant tout le récit du conteur, observait curieusement mon visage pour voir si je prenais plaisir à la légende, lorsque la porte s'ouvrit, et un autre enfant entra. Il s'inclina devant le petit Dieu, puis prit place au milieu des lamas.

« Nous avons reçu, il y a onze ans, me dit un des prêtres, un messager venu en toute hâte du Thibet. Il nous a appris que les astres avaient annoncé que l'âme d'un lama célèbre et vénéré venait de s'incarner dans le corps d'un enfant, né près de notre monastère, dans un endroit qu'on nous désigna approximativement : nous le trouvâmes dans une pauvre cabane, il a grandi parmi nous avec les honneurs dus à sa personne et à son rang, et c'est lui que vous voyez ici ! »

L'enfant avait une frimousse amusante, il me regardait avec le plus grand sérieux, mais à tout moment je voyais de la gaieté et de la malice dans ses yeux.

« Comment vous appelle-t-on, » lui demandai-je?

Il me répondit en me disant son nom en thibétain, puis il ajouta avec le plus grand sérieux :

« Traduit en langue mongole, mon nom veut dire : Esprit heureux, grande sagesse et mer sans limites !

— Et vous aimez tout de même les bonbons? lui demandai-je.

— Oh oui ! »

Ce *oui* avait un tel accent de conviction que je me mis à rire. L'Enfant-Dieu s'était approché, mais gardait toujours son air grave. Il m'offrait une longue écharpe de soie : mon audience était finie et il ne me restait plus qu'à serrer la main divine qui m'était tendue.

Je quittai les lamas, le lendemain. A l'heure de mon départ, on m'offrit une interminable écharpe de soie bleue, que cinq moines portaient sur leurs mains ; au milieu d'eux, le vieux Chérétoui, chef du monastère, tenait la statue d'un Dieu.

« Vous êtes resté longtemps notre hôte, me dit-il, et aujourd'hui nous avons pour vous autant d'estime que d'amitié ; vous allez faire un long voyage, et les voyages sont dangereux. Nous vous apportons la sainte image d'Aïouchi, c'est le Dieu qui donne la longue vie; prenez-le, nous vous l'offrons, et grâce à sa présence vous pourrez voyager sans crainte et sans danger ! »

Il m'est arrivé bien des aventures, et j'ai passé des heures difficiles pendant les seize mois qu'a duré mon voyage en Extrême-Orient : si je suis revenu sain et sauf, c'est sans doute à cet excellent dieu Aïouchi que je le dois !

PAUL LABBÉ.

La Découverte du Pôle Nord tente toujours Peary.

Dans un discours qu'il a prononcé à un banquet, à Saratoga, l'explorateur Peary, entre autres choses intéressantes, a déclaré ce qui suit :

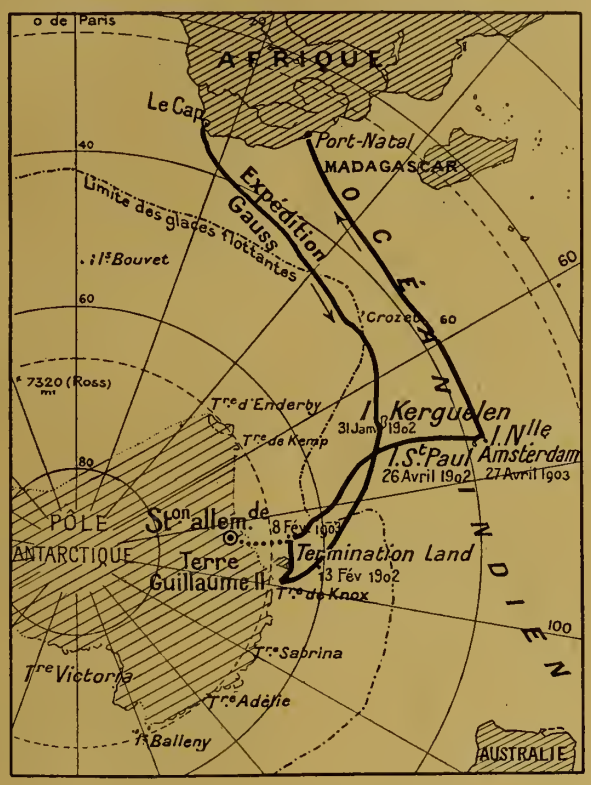
« Mon œuvre dans les régions polaires est terminée. Je l'ai dit, et je le répète. Je l'ai dit, parce que je ne vois pas d'où me viendrait l'argent pour organiser une nouvelle expédition. Si, toutefois, des sommes suffisantes pouvaient être recueillies et qu'on me priât de me charger de diriger une expédition, j'accepterais. *Le pôle Nord peut être atteint,* et je ferais volontiers une nouvelle tentative dans ce but. Les questions que soulèvent de pareilles entreprises sont au nombre de trois : ces entreprises sont-elles possibles? Sont-elles utiles? Combien coûteront-elles? Voici ma réponse : sur le premier point, je le répète, le pôle Nord n'est pas inaccessible. J'en suis sûr. Ensuite, il serait utile aux États-Unis d'arriver beaux premiers dans ce match international, et cela pour plusieurs raisons. De plus, une pareille découverte rendrait de grands services à la science, sans parler de la gloire et de l'honneur qui en rejailliraient sur notre pays. L'éternel titre de gloire de l'Espagne, c'est la découverte de l'Amérique.... 150 000 dollars suffiraient à assurer cette gloire à l'Amérique, et c'est une petite somme en comparaison de ce grandiose résultat. Que ce soit un particulier, que ce soit un consortium, je me mets à la disposition des généreux donateurs qui me choisiraient pour conquérir le pôle Nord au nom de mon pays. Je serais sûr de réussir. »

Nous pouvons conclure de ces paroles, qui sont un appel à peine voilé, que Peary est atteint de la nostalgie de l'inconnu polaire et que ses serments sont des serments d'ivrogne!

Sans vouloir décourager personne, il faut convenir cependant que la découverte de l'Amérique a eu d'autres conséquences que celles que pourra avoir la découverte du pôle Nord. Depuis les records de Nansen et de Cagni, on sait à peu près tout ce qu'on pouvait désirer savoir sur le pôle Nord, puisqu'on sait qu'il n'y existe pas de mer libre. La conquête du point mathématique précis est donc un simple sport.... Mais ne médisons pas des sports.

L'Expédition antarctique allemande.

Les journaux de Berlin publient l'analyse de la longue relation que le professeur Erich de Drygalski, chef de l'expédition antarctique accomplie sur le navire *Gauss*, vient de faire parvenir au Gouvernement allemand. Cette relation, qui précède à peine le retour de l'expédition en Allemagne, retrace tout ce qui est arrivé de notable aux savants et à l'équipage du *Gauss* à partir du 31 janvier 1902, jour du départ des îles Kerguelen. Le *Gauss* avait quarante chiens polaires à bord. L'expédition avait pour objectif, dans la zone antarctique, la terre mystérieuse entrevue par Wilkes, en 1840, et qu'aucun autre navigateur n'avait réussi à retrouver. La direction indiquée, à partir des îles Kerguelen, était donc celle du sud-ouest. Pendant le trajet, jusqu'au moment où le *Gauss* se heurta à la grande barrière de glaces polaires, et en dépit du gros temps, on put se livrer à de multiples travaux océano-graphiques, biologiques, magnétiques et météorologiques. Le 13 février, sous 61°58′ de latitude et 97°28′ de longitude est, le *Gauss* rencontra les premières glaces flottantes, qui bientôt se multiplièrent au point de gêner la marche. Sous l'influence de ces énormes glaçons, le thermomètre, plongé dans la mer, était brusquement tombé de + 1 degré à — 1 degré, et, à l'air libre, descendait pour la première fois au-dessous de la température où se forme la glace. La marche au sud-ouest fut modifiée en marche à l'ouest, le long de la banquise. Le 17 février, un bras de mer libre sembla permettre une nouvelle pointe vers le sud, mais qui se trouva vite interrompue.



CARTE POUR SUIVRE L'EXPÉDITION ALLEMANDE AU PÔLE SUD.

Ce jour-là, 17 février, le *Gauss*, entouré de glaces, se trouvait exactement au nord de la terre appelée par Wilkes *Termination land*, et même plus près que Wilkes lui-même, quand il y arriva de l'est. Mais l'explorateur allemand, non plus que les savants du *Challenger*, qui sont arrivés par l'ouest dans ces mêmes parages, n'ont rien vu de positif qui permît de confirmer les dires de Wilkes, sauf une impression, trop vague pour être érigée en affirmation scientifique, qu'une terre pouvait se trouver là, sous ces montagnes de glace aux arêtes uniformes, et qui ressemblaient en effet à des montagnes véritables. Les sondages opérés ont, de leur côté, montré que le fond de la mer s'élevait graduellement vers le sud, mais d'une manière trop insensible pour qu'on pût en conjecturer le voisinage d'une terre voisine.

En s'avançant vers l'ouest, le *Gauss* entra dans une mer moins encombrée de masses de glaces, et, le 18 février, il put sérieusement cingler vers le sud. Au bout de quatre jours de navigation, le 22 février, une côte encore inconnue fut signalée à l'horizon. C'est en vue de cette terre, dont il n'était pas possible de s'approcher, que le navire fut installé pour prendre ses quartiers d'hiver, par 66°2′ de latitude sud et 91°8′ de longitude est. La position était si sûre qu'il resta à l'abri des mouvements des glaces jusqu'au 8 février 1903, date de son départ vers le nord. D'après M. de Drygalski, la sûreté de cette position aurait eu pour cause la structure du fond de la mer où le navire avait jeté l'ancre, fond absolument plat et d'une profondeur de 300 à 400 mètres, s'élevant graduellement vers le sud, jusqu'à 200 mètres de profondeur. Vers l'ouest, cette profondeur n'était plus que de 119 mètres à 6 kilomètres du *Gauss*, ce qui permettait aux masses de glaces de reposer directement sur le fond de la mer et par là de rester dans une position absolument stable. En outre, comme le vent souffla constamment de l'est, il n'y eut ni grandes perturbations atmosphériques, ni mouvements violents de la mer sur des masses glaciaires qui la réunissaient.

La terre découverte par le *Gauss* fut baptisée Côte Guillaume II; elle formait une grande baie qui ajoutait à la stabilité des glaces entourant le navire. Cette baie reçut le nom de Pozadowsky, tandis qu'un cône volcanique et libre de glace, qui se dressait dans le sud, à une hauteur de 366 mètres, fut appelé le Gaussberg ou mont Gauss.

Le rapport de l'explorateur s'étend ensuite sur les particularités de l'hivernage. Des tempêtes de neige, qui durèrent du 20 au 26 avril, ensevelirent les ateliers de forge, les chenils et autres intallations établies sur la glace. Les chiens furent sauvés à grand'peine, et beaucoups d'outils et d'instruments furent perdus. Par bonheur, le navire, solidement ancré, offrait aux hivernants un asile assuré, où la température était si supportable sur l'épaisse couche de neige qui ensevelissait le pont, que le plus souvent on se borna à chauffer à

l'anthracite les deux carrés des officiers et des matelots. Les jours de beau temps, on fit des ascensions de 500 mètres en ballon captif, pour prendre des photographies de la région désolée qui s'étendait à perte de vue, ainsi que quatre longues excursions en traîneaux, à intervalles plus ou moins longs. La période de mai à septembre 1902 fut marquée par des tempêtes de neige, qui contraignirent la petite colonie à rester à l'intérieur du navire, occupée à des travaux sédentaires. Du reste, la santé générale se maintint excellente.

A partir de septembre, on put reprendre les courses en traîneaux. De décembre 1902 au 8 février 1903, les glaces commencèrent à s'ouvrir et les explorateurs s'attendirent d'un jour à l'autre à se voir délivrés. Dans cette dernière partie de l'hivernage, il eût été dangereux de s'aventurer sur la glace à quelque distance du navire, et c'est alors que les skis norvégiens furent surtout utiles. Les attelages de chiens durent être portés de sept à onze par traîneau, et encore, plus d'une fois, une ou plusieurs de ces bêtes plongèrent-elles dans des crevasses, subitement formées. Pour activer la débâcle et délivrer le navire, les matelots du *Gauss* se mirent à l'œuvre avec pioches, pics, dynamite, etc., afin d'entamer une couche de glace de 5 mètres 1/2 d'épaisseur : travail pénible, que, par bonheur, facilita l'action des éléments, la grande dislocation des glaces polaires. Le 8 février 1903, avant qu'on eût le temps de rentrer dans le navire tout ce qu'on avait installé sur les champs de glace d'alentour, la formidable ceinture qui immobilisait le navire se disloqua tout à coup, la grande crevasse qu'on avait essayé de créer artificiellement s'élargit en canal suffisant pour permettre au navire de s'avancer vers la mer libre, et, à sept heures du soir, le *Gauss* se mit en mouvement au triple hourra de l'équipage. Mais le 9, le passage se referma devant le navire, qui se vit de nouveau immobilisé jusqu'au 16 mars, malgré tous les efforts qu'on fit pour rompre la glace. Le 16, le navire dut reprendre sa marche vers le nord, non sans courir encore de grands dangers de la part de masses glaciaires qui menacèrent de l'écraser entre elles. Le 8 avril en particulier, une tempête le précipita contre un iceberg en équilibre instable!

Enfin, le 9 avril, le *Gauss* sortit définitivement des glaces et cingla droit au nord, dans la direction du Cap. Le 12 avril, on perdit de vue la dernière glace flottante; le 19, on longea la côte est des îles Kerguelen; le 26, on mouilla à l'île Saint-Paul pour y poursuivre quelques travaux scientifiques. Le 27 avril, le *Gauss* passait en vue de la Nouvelle-Amsterdam. Le 11 mai, un premier navire était signalé à l'horizon et les explorateurs saluèrent avec enthousiasme cette première sentinelle du monde habité. Le 31 mai, on touchait à Port-Natal, où M. de Drygalski remettait au consul allemand, à l'adresse du Gouvernement, son premier télégramme annonçant son heureux retour.

Des lettres privées, que publient des journaux allemands, ajoutèrent à cette analyse certains détails intéressants.

Le vent d'est, qui ne cessa de souffler pendant l'hivernage, rendit les travaux de l'expédition fort pénible et même périlleux, surtout entre mai et août. Les explorateurs avaient créé sur la glace, à une certaine distance du navire, une station météorologique, un observatoire astronomique, deux stations pour mesurer les variations de température de la glace et de l'eau de mer; enfin, ils avaient foré deux trous dans la glace pour leurs travaux biologiques. Mais les tempêtes de neige, qui se succédèrent sans interruption pendant quatre mois, nécessitèrent, de la part de tout le monde, de véritables actes d'héroïsme. Tantôt c'étaient les thermomètres enregistreurs que la tempête avait enlevés et qu'il fallait absolument retrouver — le chef machiniste, Stehr, a bien mérité de la science en repêchant, dans le chaos des glaces, les précieux, les indispensables instruments; — tantôt c'est un matelot qui s'égarait, bien qu'il ne fût qu'à une quarantaine de mètres du navire, parce qu'il avait lâché le précieux câble qui seul permettait de faire quelques pas sans danger sur la glace; — du navire, à chacun des postes scientifiques, couraient ainsi des câbles sans lesquels on eût erré dans la nuit, la neige, la tempête et la glace chaotique, sans rien voir, ni entendre, ni se faire entendre à dix pas! Or les observations magnétiques exigeaient quatre fois par jour la présence des savants; la cabane servant d'observation astronomique demandait au moins une visite quotidienne, pour rectifier la marche des chronomètres, etc.

La quatrième des excursions en traîneau eut pour objectif le Gaussberg, dont la noire coupole volcanique émergeait des glaces. Les explorateurs parvinrent au pied de la montagne, et même en firent l'ascension, comme l'annonce laconiquement, d'un seul mot, dans une lettre privée, l'un des savants de l'expédition. Que de récits sensationnels nous promettent ces brèves premières nouvelles!

En revanche, si l'expédition antarctique elle-même ramène en Europe tous ses membres en bonne santé, la science a à déplorer la mort du docteur Erzunpagen, le savant météorologue qui poursuivait, aux îles Kerguelen, une mission scientifique. Il a succombé aux atteintes du terrible beriberi.

Le Cyclone de la Martinique.

Le cyclone qui s'est abattu sur la Martinique dans la nuit du 8 au 9 août a été terrible. De nouvelles ruines ont désolé cette île, qui, après la catastrophe de l'an dernier, méritait cependant d'être épargnée par les éléments. On jugera de la force de l'ouragan par les lignes qui suivent, extraites d'une lettre particulière :

« Nous habitions depuis deux mois une maison à la campagne, et nous avons reçu en plein l'effort de l'ouragan. Les tuiles ont été arrachées, la couverture en partie enlevée; la pluie a pénétré par torrents à peu près partout, nous traquant de pièce en pièce avec accompagnement d'éclairs, presque sans interruption. Ajoutez à cela les chutes de branches d'arbres sur la toiture et les murs, les chutes d'arbres dans les jardins. Vous pensez quel vacarme! Nous n'avons pas entendu le tonnerre qui accompagnait les éclairs. En fin de compte, nous nous sommes réfugiés les dernières heures sous un escalier dont la solidité fort douteuse nous in-

quiétait bien, mais où cependant nous avons trouvé un abri relatif.

« La ville de Fort-de-France a beaucoup souffert; les toitures étaient presque toutes plus ou moins enlevées. Aussi, tous ces jours-ci, ne voit-on partout que matelas, couvertures, linges de toutes sortes à sécher à toutes les fenêtres. Les rues étaient presque impraticables dimanche, par suite des arbres et débris qui les jonchaient. Les promenades sont saccagées. Dimanche matin, descendant en ville à six heures, j'ai mis près d'une heure pour faire une route de 2 kilomètres au plus, que je fais d'ordinaire en vingt minutes.

« Certains bourgs et petites villes fort coquettes avant, tels que Sainte-Marie, Saint-Joseph, sont presque complètement détruits. A Saint-Joseph, il ne reste que quatre maisons qui aient conservé leurs murs, et l'église; quant aux toitures elles ont été, bien entendu, enlevées, en même temps que les autres maisons s'effondraient. Sainte-Marie ne vaut guère mieux. La Trinité, une véritable petite ville, est aussi littéralement hachée. Les cases que le gouverneur avait fait établir dans les parties disponibles pour loger les sinistrés de la montagne Pelée, sont presque toutes renversées, et tous ces pauvres gens sont de nouveau sans abri. Heureusement qu'ils ne perdent point la tête comme pour le volcan; ils sont plus habitués sans doute aux ouragans, et dès le matin même, partout où je suis passé, ils étaient occupés à ramasser les débris et cherchaient à les utiliser pour se reconstruire de nouvelles cases; de vrais fourmis dont on a troublé la fourmilière.... Le baromètre est descendu à 728 entre minuit et deux heures du matin. »

Aérostation. — Le Dirigeable « Lebaudy ».

Nous avons signalé, en son temps, l'exploit de M. Santos-Dumont faisant la traversée de Saint-Cloud à la tour Eiffel et retour, traversée qui lui valut de gagner le prix de 100 000 francs offert par M. Deutsch de la Meurthe. Depuis lors, M. Santos-Dumont a fait de nouvelles ascensions, et l'on se souvient de sa présence sensationnelle au-dessus du champ de courses de Longchamps pendant la revue du 14 juillet dernier.

Un autre dirigeable, qui, pour ne pas circuler à Paris même ou dans les environs immédiats de Paris, n'en fait pas moins d'excellente besogne, est celui de M. Julliot, que patronnent les riches industriels MM. Lebaudy, et qui opère en Seine-et-Oise dans la région de Mantes. Le *Lebaudy* prend ses quartiers d'hiver. L'enveloppe du dirigeable, faite il y a un an, et restée cent quatre-vingt-seize jours sous pression, en trois périodes de cinquante-six, soixante et soixante-dix jours, a commencé à donner des signes de fatigue telle, que, par prudence, MM. Lebaudy ont décidé d'interrompre les essais. L'enveloppe sera visitée et réparée ou remplacée.

En attendant les prochaines expériences, voici, récapitulés, les résultats obtenus par le ballon de MM. Lebaudy et qui sont on ne peut plus encourageants pour l'avenir :

La plus longue durée d'ascension : 1 h. 36′ et 2 h. 46′.

Les plus grands parcours : 36 kilomètres et 98 kilomètres.

La plus grande vitesse en air calme : 40 kilomètres à l'heure.

La plus grande durée de gonflement : 196 jours.

Vingt-neuf ascensions ont eu lieu; c'est le plus grand nombre d'ascensions qu'ait fait un dirigeable. Elles ont été effectuées à toutes les heures du jour, depuis 4 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir, et par les temps les plus divers : avec ou sans pluie, avec ou sans vent, avec ou sans soleil, avec du brouillard, même avec de la gelée; bien entendu il a été évité de sortir par temps d'orage et par vent de plus de 36 kilomètres à l'heure. On a cependant rencontré des vents plus grands encore, lors des ascensions relativement élevées de 300 à 440 mètres.

Toutes les expériences ont été faites sans accident de personne, même sans avarie sérieuse du matériel. Sur les vingt-neuf ascensions libres exécutées, une seule fois, le 15 mai, le ballon n'est pas revenu à son point de départ, l'aéronaute ayant été obligé, par suite d'une légère avarie du ventilateur, de descendre à Sandrancourt, en revenant d'une excursion à Rosny.

Tous ces résultats, qui font le plus grand honneur à M. Julliot, l'inventeur, et à M. Juchmés, l'aéronaute, constituent autant de progrès dans la navigation aérienne. Il convenait de le signaler.

Capitaine Lenfant. — *Le Niger*, voie ouverte à notre empire africain. Avec une préface de M. E. Etienne, et une introduction du colonel Peroz. 1 vol. in-8°, contenant 113 illustrations et une carte tirée hors texte. Prix : broché, 12 francs; relié, 17 francs. Paris, Hachette et Cie, 79, boulevard Saint-Germain.

Ce n'est pas aux lecteurs du *Tour du Monde* qu'il convient de signaler longuement l'intérêt du volume dans lequel le capitaine Lenfant raconte sa traversée du Niger, puisqu'ils ont eu la primeur de ce récit et qu'ils ont pu déjà l'apprécier.

Hardiesse du dessein, péripéties extraordinaires d'une navigation dont l'idée même ne se peut concevoir sans effroi, importance des résultats, tout s'unit ici pour exciter la curiosité et l'admiration des lecteurs.

Remonter le Niger depuis son embouchure et l'utiliser comme la voie la plus courte pour le ravitaillement de nos postes du Soudan, une telle entreprise, en dépit des établissements anglais, des sentiments plus ou moins sûrs des riverains indigènes, en dépit surtout du fleuve lui-même, de ses rochers, de ses rapides, de ses chutes et de ses crocodiles, une telle entreprise est-elle réalisable? Le capitaine Lenfant répond *oui*. Au prix de quels prodiges, d'ailleurs, d'énergie et de sang-froid est-il arrivé à la solution du problème, c'est ce dont on juge en lisant son journal de route.

Mais il se trouve, par surcroît, que ce livre véridique est un livre plein de bonne humeur et d'entrain, qu'on ne saurait, à ce point de vue, comparer qu'au plus amusant, au plus varié, au plus dramatique, au plus pittoresque des romans d'aventures; et l'on sent assez ce qu'une illustration, aussi artistique que documentaire, peut encore ajouter à un tel ouvrage, de précision, de vie et d'agrément.

ALLEMAGNE

Les sous-marins en faveur. — Après l'échec que les chantiers Howaldt de Kiel ont essuyé avec leur bateau sous-marin, on a abandonné, pendant quelques années, toute idée de créer des bâtiments de ce genre. L'Amirauté avait, à dessein, propagé, dans les journaux spéciaux, la théorie que le sort des armes se décide dans les combats de haute mer.

Sur un avis de l'Amirauté, les chantiers de l'industrie privée ont repris leurs études du problème de la navigation sous-marine. Il est même question d'une nouvelle invention qui permettrait l'emploi du sous-marin dans les combats en haute mer. On peut s'attendre à ce que, sous peu, des expériences aient lieu avec le nouveau modèle.

ANGLETERRE

L'expédition au Somaliland. — Dans une réponse écrite à une question posée aux Communes sur les pertes subies et les dépenses faites au Somaliland, M. Brodrick, ministre de la Guerre, a donné les chiffres suivants : Tués : blancs, 16 officiers et 2 hommes ; indigènes, 338 hommes. Morts de maladie : blancs, 1 officier et 4 hommes. Disparus : 1 blanc et 1 indigène. Le coût de la campagne s'élève approximativement à 450 000 livres. Les dépenses sont actuellement de 50 000 livres par mois.

Le « Livre bleu » sur la guerre sud-africaine. — Sévères critiques de la Commission d'enquête. — On vient de distribuer au Parlement anglais, sous forme d'un volumineux Livre bleu, le rapport sur la commission royale, nommée pour faire une enquête sur les préparatifs militaires et sur diverses autres questions relatives à la guerre de l'Afrique du Sud.

L'enquête commence en 1895, à l'époque du raid Jameson qui a peut-être, dit le rapport, rendu la guerre inévitable. Les commissaires déclarent que le ministère de la Guerre n'a tenu aucun compte des avertissements du service de renseignements, non plus que de ceux de lord Wolseley, alors commandant en chef.

Le document ajoute cet extraordinaire détail que les rapports du service des renseignements n'ont jamais été officiellement communiqués à lord Lansdowne, ministre de la Guerre, à l'appui des propositions du commandant en chef; c'est par le ministre des Colonies que l'attention du ministre de la Guerre a été appelée sur les documents les plus importants de son ministère.

Aucun plan n'a jamais existé pour la guerre sud-africaine, et sir Georges White n'a jamais reçu aucune instruction concernant les désirs du Gouvernement. Aussi la commission rejette-t-elle la responsabilité des premiers échecs sur le cabinet qui limitait l'augmentation des hommes et des provisions dans l'Afrique du sud pour des raisons politiques. La véritable leçon de la guerre, c'est qu'aucune mesure n'avait été prise pour utiliser les grandes ressources de l'empire, et la commission regrette qu'on n'ait pas assez fait pour améliorer la situation en vue de la possibilité d'une autre guerre.

Elle demande, en conséquence, la création d'un conseil ou d'une commission chargé d'étudier les réformes nécessaires.

Le rapport est accompagné d'un memorandum du vicomte Escher, qui déclare que les principaux défauts de l'organisation du ministère de la Guerre sont : le manque de coordination entre les différentes branches du département ; l'absence d'un système d'inspection qui s'assure que la politique militaire du ministre de la Guerre, sanctionnée par le cabinet et votée par le Parlement, soit rendue effective.

Dans un autre mémorandum, sir George Taubman Goldie demande l'abolition du commandement en chef.

Ces critiques, on le devine sans peine, causent une énorme sensation en Angleterre.

FRANCE

L'expérience de tir réel sur le Suffren. — Malgré toutes les précautions prises pour envelopper du mystère le plus profond les résultats du tir exécuté sur la tourelle du *Suffren*, on sait assez de choses maintenant pour avoir une opinion valable.

La tourelle a supporté victorieusement la rude épreuve à laquelle on l'avait soumise. Son mécanisme de rotation n'a pas été endommagé, ses liaisons avec la coque n'ont pas été démolies, les organes intérieurs pour la manœuvre et le chargement des canons qu'elle abrite, n'ont pas été faussés. Qu'il y ait, après cela, quelques menues avaries, n'intéressant pas le fonctionnement de la tourelle et de ses canons, peu importe ! Car il s'agissait, simplement et uniquement, dans le tir ordonné, de voir si le choc d'un projectile sur la cuirasse suffirait à paralyser la tourelle et à la mettre hors de combat.

En somme, l'expérience a été on ne peut plus satisfaisante :

1° La tourelle a résisté. Et cela prouve l'excellence de son système et de sa construction.

2° Le *Suffren* n'a pas reçu d'avaries majeures. Et ce bâtiment tout neuf, le plus moderne et le plus puissant de notre flotte, ne sera pas immobilisé pendant de longs mois pour des réparations qui auraient coûté des millions.

Nous n'avons, dès lors, qu'à nous féliciter hautement de savoir, par une expérience irréfutable, que l'artillerie principale de nos grosses unités de combat, cuirassés et croiseurs cuirassés, est solidement protégée — et contre la perforation et contre le choc — par le système de tourelles, qui est le nôtre.

Les effectifs que donnera le service de deux ans. — Actuellement, avec le service de trois ans, la classe la plus jeune appelée sous les drapeaux est de 205 000 hommes ; en tenant compte des déchets, provenant surtout des dispensés, qui atteignent le chiffre formidable de 90 000 hommes, les deuxième et troisième classes se trouvent respectivement réduites à 115 000 et 110 000 hommes, ce qui donne pour le total des trois classes 420 000 hommes.

Si nous retranchons de ce chiffre 160 000 hommes affectés aux armes spéciales : cavalerie, artillerie, génie, train, ouvriers d'administration, infirmiers, section d'état-major, remonte, etc., il nous reste pour l'infanterie 260 000 soldats, qui, répartis entre les 764 bataillons (dans ce chiffre sont compris tous les quatrièmes bataillons), donnant 340 hommes par bataillon. Les bataillons dits de couverture étant renforcés à 700 hommes, il en résulte que les autres tombent au chiffre dérisoire de 280 hommes.

Avec le service de deux ans, il n'y aura pas de dispensés, mais il y aura tout de même un déchet et l'ensemble des deux classes présentes ne comptera plus que 390 000 hommes, soit, après déduction des 160 000 servant dans les armes spéciales, 230 000 seulement pour l'infanterie, donnant une moyenne de 300 par bataillon : en dernière analyse, si l'on tient compte des unités renforcées, on trouvera à peu près 220 hommes par bataillon normal *de l'intérieur*.

Comme on estime qu'un bataillon doit compter 500 hommes environ, pour permettre l'instruction dans de bonnes conditions et assurer le recrutement des cadres, certains officiers proposent de remanier nos unités d'infanterie et de ramener le nombre des bataillons à 580 ou 600, au lieu de 764, ce qui ferait une moyenne de 410 hommes par bataillon.

RUSSIE

Accroissement des défenses de Port-Arthur. — D'après les informations provenant de Port-Arthur, le Gouvernement russe a décidé, après les décisions prises à la conférence tenue ces temps derniers, d'affecter une somme de 13 millions de roubles à la construction de nouvelles fortifications à Port-Arthur, et notamment pour assurer la sécurité de Dalny. Lorsque ces travaux de défense seront terminés, il y aura une ligne ininterrompue de fortifications de Port-Arthur à Dalny. Ces fortifications s'étendront sur une longueur d'environ 58 kilomètres, le long de la côte. Deux mille hommes de troupes russes, venant de Moscou, sont arrivés à Port-Arthur, et on annonce que quatorze mille hommes sont en route.

Les Fouilles en Tunisie. — I. La Carthage punique.

Le protectorat que nous exerçons depuis plus de vingt ans en Tunisie, aura fait jaillir du sol la plus belle moisson archéologique qu'il soit possible de rêver. Le littoral semble fait des alluvions déposées par toutes les civilisations qui se sont succédé sur cette terre d'Afrique dont le fécond avenir est garanti chaque jour par de nouveaux vestiges d'un passé glorieux.

Il est impossible d'habiter la Tunisie sans devenir très vite chasseur ou archéologue, voire même les deux à la fois, car ces passions, qui se ressemblent tant, se complètent à merveille l'une et l'autre. A tous les degrés de l'échelle sociale, chacun là-bas suit sa piste, donne au besoin son coup de pioche, apporte sa contribution, petite ou grande, à la commune récolte. Le résultat capital de toutes ces trouvailles, dont quelques-unes ont dépassé les espérances, a été la découverte de l'art punique, que l'on est — c'est bien le cas de le dire — en train de sortir du tombeau, et sur lequel on n'avait, il y a vingt-cinq ans, que des idées très vagues. Ce n'est, en effet, qu'à dater de 1879 que l'on a mis au jour, à Carthage, des sépultures appartenant d'une manière certaine à l'époque punique. Des fouilles exécutées à cette époque par le Père Delattre, « à plus de 7 mètres au-dessous du sol actuel, ont révélé un caveau funéraire qui paraît appartenir, par sa construction, à la plus ancienne période de l'époque de Carthage[1] ». Et que l'on ne s'étonne pas de pareilles profondeurs qui ont tant contribué à retarder l'exhumation de ces vestiges carthaginois; la ville fut, on s'en souvient, brûlée et détruite de fond en comble; sur son emplacement, les Romains en construisirent une autre, qui dura près de huit cents ans, et comme, « pendant cette longue période, aux bâtiments qui tombaient en ruines, se sont constamment superposés de nouveaux édifices, les soubassements des monuments carthaginois ont entièrement disparu, enfouis sous les constructions accumulées par les générations successives[1] ».

CARTHAGE : LES PORTS ANTIQUES.

Photographie Garrigues à Tunis.

« Les fouilles qui avaient été tentées depuis le milieu du XIXe siècle n'étaient jamais arrivées à dépasser la couche épaisse de cendres, de pierres noircies, de bois carbonisés, de fragments de métaux tordus ou fondus par le feu, d'ossements à demi-calcinés que l'on rencontrait dans les substructions de la Carthage romaine, dans tout l'espace jadis occupé par les principaux quartiers de la Carthage punique[2]. »

Le siège et l'assaut qu'eut à subir la ville avant

1. Charles Tissot : *Géographie de la province romaine d'Afrique*. T. I, p. 590.

1. Gauckler : *L'Archéologie de la Tunisie.*

2. Georges Perrot : *Le musée du Bardo à Tunis et les fouilles de M. Gauckler à Carthage.*

sa destruction totale (146 ans avant notre ère), ont été minutieusement racontés par Appien (*Punica*, livre VIII), qui n'a fait que résumer Polybe, témoin oculaire dont le récit n'est pas parvenu jusqu'à nous.

Ce VIIIe livre des *Punica* est d'autant plus précieux, qu'il est seul à nous donner quelques indications fort insuffisantes à notre gré sur la topographie de Carthage. Heureusement les fouilles actuelles commencent à remédier à l'absence de documents écrits explicites; dès maintenant les nécropoles que l'on a successivement mises à jour depuis dix-huit ans, ont permis de reconstituer son enceinte.

M. Georges Perrot nous apprend que c'est à M. l'ingénieur Vernaz que l'on doit, en 1885, la découverte des premières tombes puniques dans l'intérieur même de la ville; il ajoute qu'en 1890, le Père Delattre en déblaya d'autres sur les pentes de la colline de Byrsa. Depuis cette époque, les fouilles n'ont pas cessé et l'abondante moisson, déposée, tant au Bardo qu'au musée Saint-Louis de Carthage, s'enrichit chaque jour de quelque nouvelle trouvaille.

Fait digne de remarque : la plupart des objets composant les mobiliers funéraires qui datent du VIIe au VIe siècle (avant J.-C.) sont de style égyptien, ce qui n'a rien d'étonnant si l'on songe que les Phéniciens étaient des orientaux d'origine sémitique, ayant conservé des rapports commerciaux très suivis avec leur ancienne patrie, et ce ne fut qu'à partir du Ve ou du IVe siècle que l'influence grecque vint se substituer à celle de l'Égypte.

Le génie de Flaubert en avait eu le pressentiment : quand le futur historien de Salammbô vint en Tunisie pour se documenter, « la tombe punique n'avait pas, suivant l'expression de M. Georges Perrot, encore commencé à trahir son secret..., et cependant... il a vu juste. Essayez de vous figurer la femme carthaginoise de la haute classe d'après les masques trouvés dans les sépultures, ainsi que d'après les bijoux et autres objets de toilette qui les accompagnaient; l'image que vous restituerez ainsi ne différera pas sensiblement de la Salammbô que Flaubert nous montre, présidant, en costume d'apparat, aux cérémonies du culte de Tanit[1] ». Pour en juger, le mieux sera de transcrire simplement le procès-verbal d'exhumation d'une prêtresse carthaginoise, découverte en 1899 par M. Gauckler, directeur des antiquités et des arts en Tunisie : « Le squelette tenait encore dans la main gauche un grand miroir en bronze; dans la droite, de lourdes cymbales de même métal; le poignet gauche disparaissait sous un bracelet de perles, de scarabées, de figurines diverses; au bras droit étaient enfilés plusieurs anneaux d'argent et d'ivoire; les doigts étaient chargés de bagues d'argent et d'un anneau d'or avec quatre cynocéphales gravés sur le chaton; à l'oreille gauche, un pendant d'or avec la croix en *tau*; au cou, un grand collier d'or massif formé de quarante éléments de formes variées, symétriquement disposés de part et d'autre d'une broche centrale faite d'un croissant en turquoise et d'un disque en hyacinthe. Un autre collier en argent complète la parure. Un aryballe et un alabastre corinthiens à figures, un grand flacon d'émail bouché d'une feuille d'or, une statuette de faïence polychrome, tout égyptienne de style, des disques d'œufs d'autruche peints, des poteries et une lampe complètent ce mobilier, l'un des plus riches qui soient encore sortis d'une tombe de Carthage. »

STATUETTE FUNÉRAIRE PUNIQUE DE STYLE ÉGYPTISANT, VIIe SIÈCLE AVANT J.-C.

Communiqué par le Service des Antiquités du Protectorat.

A côté de masques grimaçants de terre cuite, un peu moins grands que nature, destinés sans doute à effrayer les mauvais esprits, on a trouvé toute une série de figures pareilles à celles dont les Égyptiens ornaient les sarcophages de momies; la coiffure et l'agencement général sont bien les mêmes, seuls les traits diffèrent : « Le visage allongé, le nez saillant et busqué, les lèvres fines, le menton pointu » semblent, de l'avis de M. Perrot, composer le type des Carthaginoises.

Il fait aussi remarquer que l'on voit, de plus, au-dessus du front, une rangée de baguettes en verroterie, ou plutôt, peut-être, une couronne de joncs fleuris et un large bandeau que ne comporte pas la coiffure égyptienne. C'est donc une adaptation, plutôt qu'une copie servile : « L'étoffe, au lieu d'être rayée, a comme un décor de petits cercles; un anneau d'argent, le *nezem* des Hébreux, demeure encore passé dans la narine gauche ». Ces images, observe M. Gauckler, nous révèlent une Carthage primitive, « très différente de la cité des guerres puniques, laquelle avait déjà été profondément transformée par les influences italo-grecques ».

C'est au contraire à la Carthage du IIIe siècle avant notre ère, déjà maîtresse de la Sicile et devenue plus grecque que sémite, qu'il faut rapporter les monuments exhumés, depuis le mois de février 1902, de la

1. Ouvrage cité. Parmi les autres critiques favorables à G. Flaubert, cf. Ph. Berger, article cité; L. Bertrand : *Revue de Paris*, 1er avril 1900, et M. Besnier : *Carthage punique*. (Conférences de la Société des amis de l'Université de Normandie 1901-1902.)

nécropole des prêtres et prêtresses de Tanit par le Père Delattre; les sculptures de ces tombeaux nous montrent le corps entier du défunt et ses vêtements, où l'on retrouve confondues les influences égyptienne et grecque.

A la séance du 21 novembre 1902 de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, M. Héron de Villefosse présenta la photographie d'un de ces sarcophages : « Le couvercle est orné d'une statue en relief, représentant un prêtre carthaginois à longue barbe, tenant une cassette, la main droite ouverte et tournée en dehors. La tête est particulièrement belle et intéressante; elle était rehaussée de peintures; celle des yeux est conservée et donne à la physionomie de ce personnage une vie et une animation extraordinaires... M. Ph. Berger étudie les deux nouvelles inscriptions funéraires découvertes par le Père Delattre... Ce sont deux épitaphes de prêtresses; elles étaient mariées l'une et l'autre, ce qui est à noter pour la connaissance de la religion carthaginoise. »

Dans la séance du 5 décembre suivant, M. de Villefosse communiqua encore les photographies de deux nouveaux monuments funéraires que le Père Delattre venait d'exhumer. En voici la description d'après le procès-verbal de l'Académie : « Le prêtre, représenté étendu sur son sarcophage, est d'un beau style et d'une exécution soignée. Il a la barbe moins longue que les précédents, la tête est entourée d'une bandelette. Il porte à l'oreille gauche un anneau doré; l'avant-bras droit se détache presque complètement du couvercle.

« Le sarcophage de la prêtresse est une œuvre merveilleuse; la tête est absolument grecque et rappelle les plus belles têtes féminines des stèles attiques. Le costume est tout à fait égyptien. Il se compose d'une pièce d'étoffe légère et symétriquement plissée, qui laisse à découvert le haut de la gorge; elle est retenue au-dessus des seins par deux fibules qui paraissent se rattacher à un collier, et au-dessous par une ceinture. A partir des hanches, le corps disparaît sous deux grandes ailes d'oiseau qui l'enveloppent étroitement. La tête est surmontée d'un voile court, qui laisse voir les cheveux fixés au fer au-dessus des tempes et retombant sur les épaules en longues boucles. Au-dessus du voile, un oiseau accouvé complète la coiffure.

« Le costume est celui des grandes déesses de l'Égypte, Isis et Nephtis, dont le corps est enveloppé de deux ailes de vautour, l'oiseau symbolique par excellence. Les reines d'Égypte, qui ont été représentées en costume de déesse, le portent également : on peut le voir au Louvre sur la statuette en bronze, rehaussée d'or et d'argent, qui représente la reine Karoumana. Ce qui en augmente l'intérêt, c'est que la statue est entièrement peinte et rehaussée des plus vives couleurs, parmi lesquelles l'or domine.

« Malheureusement, ces sarcophages ont été profanés dans l'antiquité : près de la tête de la statue, chaque couvercle porte un trou de grandeur suffisante pour pouvoir atteindre les objets précieux qui étaient à l'intérieur. »

C'est ainsi que, grâce au Père Delattre et à M. Gauckler, l'antique rivale de Rome se dévoile peu à peu devant nous avec sa civilisation composée d'éléments divers, empruntés à la Phénicie, à l'Égypte, à la Grèce, à l'Italie, telle qu'on pouvait se la figurer, *à priori*, de cette aristocratie marchande qui commerçait avec tous les riverains de la Méditerranée.

MASQUE FUNÉRAIRE PUNIQUE,
VIIe SIÈCLE AVANT J.-C.

Communiqué par le Service des Antiquités du Protectorat.

Ce côté maritime de la Carthage punique n'est plus maintenant rappelé que par l'emplacement de ses ports; mais ces deux petites mares et cet îlot minuscule que l'on aperçoit au pied de la colline de Byrsa, sont-ils vraiment tout ce qui subsiste des bassins et de l'île amirale dont nous parle Appien dans sa description si précise de l'*emporium* phénicien? Il nous apprend qu'il existait deux ports ou *cothons*, ainsi nommés parce qu'ils avaient été creusés de main d'homme. Sur ce front de mer se trouvait le port marchand, ouvert sur le large; en arrière, le port militaire qui était rond avec, au centre, une île où s'élevait l'observatoire de l'amirauté carthaginoise.

Les deux ports ne possédaient qu'une entrée, et l'on accédait de l'un dans l'autre. Le second était limité par de grands quais entrecoupés de deux cent vingt cales susceptibles de contenir chacune un vaisseau de guerre. « Au-devant de chaque cale, nous dit Appien, se dressaient deux colonnes d'ordre ionique, qui donnaient à l'ensemble l'aspect d'un portique. » De la mer, on ne pouvait apercevoir les ports, et même, du bassin marchand, il était impossible de distinguer ce que l'on préparait dans celui de la guerre.

Grâce à des sondages en mer, opérés au cours de ces dernières années par la marine et en 1900 par M. le capitaine d'artillerie Pascaud, dans l'île de l'Amirauté, on est maintenant porté à croire que les deux mares actuelles représentent seulement le port militaire. Quant à l'autre, il semble établi qu'il s'étendait en avant, et les substructions antiques dont on a constaté l'existence sous l'eau, ne seraient autres que les vestiges du bassin marchand et de la digue construite par Scipion, pendant le siège, pour bloquer l'entrée des ports.

Enfin, au nord du port militaire, à 150 mètres de la plus septentrionale des deux lagunes, et à une cinquantaine de mètres en arrière de la ligne des quais du port marchand, M. Gauckler vient de retrouver l'emplacement de l'arsenal de la cité punique, que les soldats de Scipion prirent d'assaut après avoir forcé la première enceinte de Carthage, et détruisirent de fond en comble, en 146 avant notre ère. L'on a recueilli en quelques jours et transporté au musée du Bardo plus de vingt mille balles de fronde en terre cuite, et près de deux mille boulets de pierre, de diamètres variés, allant de $0^{m}08$ à $0^{m}24$. Plusieurs centaines de ces gros projectiles de catapultes sont marqués de lettres appartenant à l'alphabet punique de l'époque préromaine, ce qui ne laisse aucun doute sur leur date et sur leur destination.

Un autre gisement de projectiles analogues, découvert également par M. Gauckler à 500 mètres plus au nord, à l'endroit où les maisons d'habitation s'arrêtaient pour faire place aux demeures des morts dont elles étaient séparées par les remparts, semble indiquer l'emplacement de la forteresse terminale où venait aboutir, au nord de la ville, l'enceinte de Carthage, descendant de la colline de Bordj-Djedid vers la mer, pour protéger l'accès du port de commerce et les quais de débarquement.

Puisqu'il est question du rivage punique, nous croyons devoir mentionner de très curieuses remarques faites par le Père Delattre et par M. Gauckler, à propos du prétendu sable aurifère de Carthage : « J'ai eu cependant, moi-même, dit le premier, plusieurs fois l'occasion de constater l'existence d'une certaine quantité d'or dans le sable du bord de la mer. Chaque hiver, lorsque, par les gros temps, les vagues déferlent avec violence, remuant et lavant le sable sur tel point du rivage, il se fait un triage qui amène à la surface de minuscules morceaux d'or. L'or est d'un très beau jaune, mais, fait curieux à signaler, cet or ne se rencontre pas sous forme de paillettes ; ce sont de minuscules débris de bijoux. La quantité que j'ai recueillie représente près de trois cents débris. Les morceaux qui conservent une forme caractérisée sont des globules, des filigranes, des torsades, de petites rosaces, des alvéoles de pierres taillées, des chaînons ornementés, des fils ouvrés, des pierres cloisonnées ou travaillées à jour, etc. Dans tout cela, il n'y a pas l'ombre d'une paillette naturelle. Ce n'est pas à dire que le sable n'en renferme réellement pas, mais l'or que nous avons recueilli est de l'or ouvré. Avec ces débris de bijoux, on trouve de petites pierres taillées, surtout des grenats. J'en ai recueilli une trentaine provenant tous de parures disloquées. »

TOMBEAU DE PRÊTRESSE CARTHAGINOISE, (STYLE GRÉCO-ÉGYPTIEN) DÉCOUVERT LE 26 NOVEMBRE 1902.

Communiqué par le P. Delattre.

M. Gauckler, ayant de son côté recueilli sur la plage de Dermech un grand nombre de ces débris de bijoux, a démontré que ceux-ci proviennent, pour la plupart, des tombeaux puniques creusés dans les flancs des falaises de Bordj-Djedid, que battent constamment les tempêtes, et qui s'éboulent peu à peu dans la mer, entraînant avec elles les objets précieux qu'elles recélaient (*Bulletin archéologique du Comité : Procès verbaux*, avril 1899, p. 10 et suiv.).

Quel amas de trésors devait contenir Carthage, pour que l'éternel ressac des vagues, pulvérisant ces richesses englouties, en ait à ce point parsemé le sable de la grève que, depuis tant de siècles, on l'a cru aurifère !

G. du Boscq de Beaumont.

(*A suivre.*)

Nouvelle Expédition de Peary au Pôle Nord.

Nous avions raison de dire, dans le précédent numéro, que le discours récent de Peary à Saratoga dévoilait le projet d'une nouvelle expédition au pôle Nord.

Cette expédition est aujourd'hui décidée. Le ministre de la Marine des États-Unis a accordé, à cet effet, à Peary un congé de trois ans.

L'explorateur partira, l'année prochaine vers le 1er juillet, à bord d'un nouveau navire, pour la région de Whale Sound, où il établira une station au cap Sabine et embarquera un certain nombre d'Esquimaux. De là, il se dirigera vers la terre de Grant, où il espère établir son poste d'hivernage sur le rivage septentrional. Au mois de février, dès les premières lueurs du soleil, il partira en ligne droite vers le nord ; une expédition volante prendra les devants et sera suivie d'une seconde, plus nombreuse. Le capitaine Peary espère, dans l'espace d'une centaine de jours, arriver au pôle et rentrer à son poste d'hivernage. Comme dans ses voyages précédents, Peary et ses compagnons emploieront des traîneaux attelés de chiens et assez légèrement chargés, et adopteront les us et coutumes des Esquimaux. On compte profiter d'ailleurs, autant que possible, des services de ceux-ci,

Le président Roosevelt approuve cette expédition, qui partira sous les auspices du Peary Arctic Club de New York, lequel club se charge de fournir les fonds nécessaires.

Mais il paraît que M. Roosevelt a dû faire acte d'autorité pour que Peary obtienne son congé. Le ministre de la Marine y était opposé.

En Corse. — Comment on s'y loge. — Comment on y circule[1].

Où l'on peut juger surtout l'hospitalité corse, la vieille, la vraie, c'est lorsqu'on s'écarte de la route, déjà relativement fréquentée, lorsqu'on s'enfonce dans la montagne, du côté d'Aullène, de Zonza et de Sorbollano. Là, on ne voit pas cent étrangers par an, malgré la splendeur et la variété des sites, à cause de l'innocente ruse des Ajacciens pour qui c'est un devoir de retenir les passants dans leur arrondissement.

Dans ces cantons reculés, on trouve les aubergistes endormis quand on arrive à huit heures du soir, et la maison est alors en révolution pour donner à dîner et à coucher. Joanne recommande bien de toujours télégraphier d'avance, si l'on veut un repas convenable. La précaution est sage en effet, mais non absolument nécessaire. Il y a toujours, avec un quart d'heure de crédit, des œufs, du broccio et de ce jambon corse, à demi cru, un peu dur, mais bien fumé et extrêmement savoureux. De plus, pour dormir, toutes les salles à manger corses ont un vaste canapé où l'on peut s'établir assez à l'aise. Il ne sert toutefois que dans les cas extrêmes, dans les arrivées par trop tardives ou les affluences imprévues et rares.

VIELLE CALÈCHE ALLANT DE BONIFACIO AU COL DE VERDE.

LA PATACHE DE BASTIA A MASSIGLIA.

D'après des photographies de M. G. de Beauregard.

D'ailleurs, il est à craindre que le mouvement des touristes se développant plus vite que les moyens de les recevoir, il y ait, dans quelques années, des difficultés dont on ne souffre pas encore. Il ne faudra plus alors seulement louer l'hospitalité des insulaires, mais aussi blâmer leur négligence. Au point de vue pittoresque, je le répète, la Corse ne peut être mieux que maintenant; il n'en est pas moins vrai que faute d'autre terrain à exploiter — dans le bon sens du mot — elle ne paraît pas soupçonner que l'étranger est une richesse et elle s'en désintéresse avec beaucoup trop de facilité. En tous cas, le grand nombre de bureaux télégraphiques qui relient entre eux les moindres bourgs de la Corse, permet de s'assurer de quoi manger et faire un somme dans les meilleures conditions.

Et toujours — j'y insiste — on trouvera une nourriture un peu monotone, mais parfaitement acceptable et des lits d'une complète propreté. Exige-t-on davantage dans les villages du Dauphiné ou de Bretagne?

C'est un cas de conscience que de battre en brèche la légende d'une Corse sordide et repoussante : simple toujours; pauvre, souvent; rebutante, jamais, voilà la note.

Il est un autre genre d'auberges *non publiques* dont il convient de dire un mot : les maisons forestières. En règle générale, le logement disponible dans chacune des maisons forestières de Corse est réservé à l'inspecteur en tournée et l'étranger n'y est pas admis. Pourtant, avec une bonne recommandation diplomatique ou, si l'on est Français, avec quelque haute relation administrative, on obtient l'autorisation du conservateur d'Ajaccio de pénétrer dans ces maisons. Cette faveur s'accorde avec d'autant plus de peine qu'elle est plus utile et plus désirable. En effet, les maisons forestières sont situées au cœur des plus belles forêts, sur des emplacements choisis d'où l'on domine de grands espaces et loin des centres habités, ce qui en fait de précieux relais. Si l'on est autorisé, la Conservation prévient par circulaire tous les brigadiers ou gardes qu'ils aient à recevoir M. un tel. Il ne reste alors qu'à se présenter, où qu'on soit, dans la plus proche maison, et l'on reçoit un accueil fait de l'affabilité corse augmentée d'une certaine déférence hiérarchique dont il n'y a qu'à se louer. On vous loge, on vous régale, on vous dorlote sans aucune exigence, sans aucun tarif, les gardes n'ayant le droit de rien réclamer. Il va de soi qu'on doit reconnaître la chose autrement que par des actions de grâces.

En résumé, et sans aucune réserve, *tout le monde*, même une femme, peut s'aventurer hardiment dans *toute la Corse* et c'est, ou jamais, l'occasion d'ajouter qu'en dépit des petites croix bordant les routes, s'il reste encore des bandits, l'étranger doit attendre beaucoup plus leur protection que leurs attaques. Et puis, en Corse, un bandit n'a jamais été un détrous-

1. Voir *A travers le Monde*, 1903, page 273.

seur de grand chemin, mais un homme qui, après une vengeance, par exemple, se cache pour esquiver le châtiment judiciaire. Il n'y a pas de voleurs en Corse et bien peu de gens seraient en mesure d'affirmer qu'il y a encore des bandits, depuis que le fabuleux Bellacoscia ramasse paisiblement ses marrons à Bocognano et pose pour des cartes postales...

Quel moyen de transport faut-il préconiser en Corse? Au risque de me faire maudire par M. Courtet, le distingué professeur au lycée de Bastia, je n'hésite pas à déclarer que la bicyclette n'y est pas recommandable, sinon à un cycliste de première force, et cela pour une double raison. D'abord, non seulement il n'y a point de routes plates en Corse, mais encore les côtes y sont, pour la plupart, longues et dures, surtout dans la partie intéressante du pays. Dira-t-on qu'il soit agréable, je suppose, d'escalader 20 kilomètres de raidillons et de lacets pour aller de la Solenzara à Bavella? De monter de Ghisoni au col de Verde? Du golfe de Porto au col de Vergio? Ce sont là pourtant les plus beaux trajets, et l'on ne va pas en Corse seulement pour suivre la côte orientale ou pour rouler d'Ajaccio aux Sanguinaires. Et les accidents de machine! Dans une banlieue de ville, c'est peu de chose et le mal est vite réparé, mais qu'une chaîne se rompe, même sur une route facile, entre Bonifacio et Porto Vecchio, qu'adviendra-t-il du touriste obligé de faire 15 kilomètres à pied ou plus encore, sans être sûr de trouver un rouleau ou un écrou de rechange à l'arrivée?

Le vrai moyen de locomotion, celui, du reste, qui a les préférences des indigènes, c'est le cheval, ce merveilleux petit cheval corse, docile, rapide, vigoureux, sûr, infatigable. On en trouve à louer un peu partout et pas n'est besoin d'être cavalier accompli pour en user. Les Corses, hommes et femmes, s'en servent couramment et le plus pauvre veut être propriétaire d'un cheval avant de savoir s'il aura du pain. Une telle monture dans un tel pays passe partout, loge partout, mange de tout, s'accommode de tout. C'est un secours sans être une gêne, et cela représente l'idéal pour des hommes voyageant seuls avec un petit bagage.

Néanmoins, le cheval ne suffit pas à tout, principalement si la valise est un peu grosse et encore moins s'il y a des dames. Il faut alors recourir à la voiture qui, certes, n'est pas sans charmes. A part l'inconvénient des côtes, les routes corses sont superbes et entretenues comme des allées de parc.

Pour trois personnes et les bagages, on prend une voiture à deux chevaux pour plusieurs jours, moyennant vingt francs par jour, si l'on part de Bastia ou d'Ajaccio, et quinze francs, si l'on part d'ailleurs. Il est entendu qu'il faut compter autant de journées que la voiture en mettra pour rentrer à son point de départ, même si on la quitte en route. Par contre, on n'a pas à s'inquiéter de nourrir le cocher et les chevaux : le prix est fait sans extras et sans frais accessoires.

Comme on voit, si l'on est plusieurs, le prix partagé est bien modeste, surtout en tenant compte des trajets effectués. Je donnerai en exemple le cas suivant :

Nous avons loué à Bonifacio une vieille calèche datant au moins de la Restauration, délabrée, en loques, mais commode, immense au point qu'on s'y pouvait *coucher* trois à l'aise, lourde à l'avenant et attelée d'une jument et d'une mule, antiques comme la voiture. Ce fantastique équipage, pour quinze francs par jour, a fait, *en cinq jours*, 307 kilomètres en escaladant deux cols de 1 211 et 1 345 mètres et cela, sans une défaillance, sans une protestation. Nous n'en revenions pas, le cocher non plus, et les bêtes, je pense, encore moins.

De cette façon, on avance assez vite pour éviter la lassitude, assez lentement pour bien voir et s'arrêter selon le caprice, tout en restant affranchi de tout souci. Parfois, le cocher achète à un passant une botte de fourrage appétissante et installe avec des cordes la provision derrière la voiture. Pour les grands trajets déserts, on emporte du jambon, du pain, des œufs et du vin, et rien n'est délicieux comme de s'installer au bord d'une fontaine, sous les gros châtaigniers, les uns, descendus, mangeant, les autres, dételés, broutant, à cinq lieues de tout être humain, sur un tapis rouge de cyclamens énormes...

Les voitures publiques, courriers ou pataches, ne manquent pas; mais la marche en est si lente, et les heures de départ, nocturnes pour la plupart, si incommodes, qu'il serait impossible de compter sur leur secours dans un itinéraire combiné d'avance. Ce ne sont que des pis-aller, de même que les cabriolets d'occasion dont on peut user pour de petites promenades. Enfin, les bateaux qui font, au printemps et en été, le tour complet de la Corse, ont le grave inconvénient de n'en montrer que la silhouette. Elle est, certes fort belle, mais bien peu sauront s'en contenter.

Bref, il faut aller en Corse et l'aider à la mettre en valeur. Elle fait l'effet d'une perle admirable que le joaillier oublierait sottement au fond de son tiroir. La France ne sera pas le sot joaillier, et elle fera de son mieux en unissant son or à sa perle pour la changer en un bijou incomparable.

GÉRARD DE BEAUREGARD.

La Traversée du Lac Baïkal.

On sait qu'un tronçon du Transsibérien reste encore à terminer; c'est la ligne qui contournera le lac Baïkal dans sa partie méridionale. Elle ne sera vraisemblablement achevée qu'au commencement de 1905. En attendant, on constate de grands et d'inévitables retards dans la traversée du lac. Les transports sont assurés, l'été, par le bateau, l'hiver, par le traîneau; ils s'effectuent toujours péniblement. L'intérieur du bateau qui sert au transport ressemble à une gare de chemin de fer : à l'extrémité de la voie ferrée, sur la rive même du lac, un pont s'abaisse qui réunit la voie du Transsibérien au bateau; le pont et le bateau sont munis de rails; des hommes d'équipe poussent les wagons un par un sur le bateau qui doit les transporter jusqu'à la rive opposée. Il n'y a donc pas, en été, de déchargements de marchandises sur les bords du lac Baïkal; mais il y a toujours encombrement de wagons. Le bateau ne fait, en effet, qu'une traversée et demie par jour;

il transporte à chaque voyage 27 wagons, ce qui donne la moyenne quotidienne très insuffisante de 40 wagons; des brouillards et des tempêtes occasionnent en outre beaucoup de retard, et sur les deux rives, les marchandises s'entassent et attendent longtemps leur tour.

Le bateau, qui ne sert qu'en été, avait été construit pour l'hiver : il devait briser la glace, mais son éperon, bien que très puissant, n'était pourtant pas assez fort pour casser une couche qui a parfois 5 mètres d'épaisseur. On est obligé, en hiver, de décharger les wagons et de transporter les marchandises en traîneau. Quelques spécialistes, effrayés par les dépenses que nécessiterait une ligne autour du lac, avaient proposé la construction d'un ou deux nouveaux bateaux, mais ils ne supprimaient qu'en partie les difficultés.

Les trains de la voie nouvelle marcheront nuit et jour en toute saison. Dans les conditions actuelles, au contraire, la circulation est arrêtée complètement, deux fois par an, en mai et en décembre, à l'époque de la prise et de la débâcle des glaces. L'arrêt de la circulation pour les voyageurs a été, d'après les documents officiels récemment publiés, de 18 jours pendant l'hiver 1900-1901, de 29 au printemps 1901, de 4 seulement pendant l'hiver 1901-1902, et enfin de 8 jours au printemps suivant; pour les marchandises, l'arrêt fut chaque fois plus long encore.

La ligne qui doit contourner le lac comprendra une succession d'ouvrages d'art de premier ordre. Les ingénieurs ont à vaincre toutes les difficultés que peut opposer la nature dans un pays montagneux : il faudra jeter des ponts hardis de rochers en rochers au-dessus de torrents et de précipices, et percer de nombreux tunnels. La dépense totale est estimée à 145 millions de francs, soit par kilomètre près de 600 000 francs. Aucune des autres sections du Transsibérien n'aura coûté une pareille somme.

Dans le Sud-Oranais. — Sanglant Combat d'El-Moungar. — 84 tués ou blessés.

Le 2 septembre, un sanglant combat a eu lieu dans le Sud-Oranais entre un détachement de la Légion étrangère et des nomades marocains. Ceux-ci étaient au nombre de 3 000. Les nôtres étaient 120. La lutte dura de huit heures du matin à quatre heures du soir. Elle fut héroïque, mais nous coûta 37 tués et 47 blessés.

C'est sur la ligne d'étapes de Djennan-Eddar à Beni-Abbès, dans la vallée de Zousfana, que la rencontre se fit.

La route est longue et pénible. Elle s'étend au sud de Djenien-bou-Resk, dans des sables et des dunes qui rendent les étapes excessivement dures, et c'est pourtant la seule route praticable pour les ravitaillements de l'Extrême-Sud.

Il faut pour comprendre la soudaineté de l'acharnement de l'attaque des nomades, Berabers et Doui-Menia, connaître le détail suivant : chaque fois qu'un convoi de ravitaillement part de Djennan-Eddar, les Berabers en sont informés par leurs espions, et dès lors ils se préparent à l'attaquer. Si la chose leur paraît impossible aux endroits qu'on nomme des points d'eau où il n'existe que très peu de troupes, ils procèdent sur la route même, mal gardée, point gardée du tout, par quelques bordjs qui ne servent qu'à héberger les voyageurs et n'ont pas grande valeur militaire.

Donc, nos convois ont fort à faire pour traverser sans encombre cette longue ligne d'étapes qui, de Djennan-Eddar jusqu'à Taghit, ne compte pas moins de 159 kilomètres.

Après l'attaque récente du poste de Taghit, cette offensive des tribus de la frontière marocaine est inquiétante. Mais, pour juger notre œuvre de pénétration dans le Sud, il faut distinguer entre les pays où nous cherchons à nous établir depuis 1900.

Dans le Touat et le Tidi-Kelt au sud d'Alger, nous ne devions pas rencontrer de grandes difficultés. Là ce sont des sédentaires, des Ksouriens qui habitent. Après les affaires d'In-Salah et d'In-Rhar qui leur montrèrent l'efficacité de notre artillerie sur leurs murs de pisé, tout est devenu calme. Au delà de ces oasis sont les Touareg que l'on croyait avoir beaucoup à craindre; mais les reconnaissances successives du lieutenant Cottenest, du lieutenant Guillo-Lohan et du commandant Laperine ont fait tomber l'épouvantail Touareg. De ce côté la route est libre.

Il n'en est malheureusement pas de même dans la région, beaucoup moins lointaine, qui unit le Sud-Oranais aux oasis, c'est-à-dire le long de l'oued Zousfana. Là, nous entrions en contact avec des populations aussi braves que les Touareg, mais autrement denses et bien armées. Les Doui-Menia, les Ouled-Djerir sont des tribus capables d'un effort appréciable; mais, en outre, ils ont derrière eux les tribus beraber du Tafilelt.

A peine étions-nous au Gourara qu'ils essayaient de nous en déloger. Les Beraber assiégèrent furieusement notre nouveau poste de Timmimoun; ils eurent avec nos troupes, à Sahela-Metarfa et Charouin, des rencontres qui nous coûtèrent fort cher et ne furent pas chaque fois pour nous des succès. Pour fermer le Gourara, et, à plus forte raison, le Touat, on pensa qu'il fallait s'établir fortement sur la ligne de la Zousfana et de l'oued Saoura, depuis la hauteur de Figuig jusqu'à Beni-Abbès. Cette occupation se fit; les harkas de Beraber n'atteignirent plus le Gourara, mais nous harcelèrent sur notre ligne de communication et de postes. Le fait qu'une bande de 3 000 Beraber ait osé se ruer sur le poste de Taghit, garni d'artillerie et de 400 hommes armés de fusils Lebel, aurait suffi à le montrer. Depuis, l'énergie de nos adversaires vient encore de se révéler dans le combat d'El-Moungar.

E. de Cyon. — *Histoire de l'entente franco-russe (1886-1894)*, avec un portrait de Katkof, 3e édition. 1 vol., librairie Haar et Steinert, 21, rue Jacob, Paris. Prix : 7 fr. 50.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

DEUTSCHE KOLONIALZEITUNG

Berlin.

Encouragements donnés à la Culture indigène en Afrique.

Les cercles coloniaux allemands se préoccupent avec raison de rendre plus active l'agriculture indigène de leurs possessions africaines. Le chancelier de l'Empire, dès son arrivée au pouvoir, a adressé à tous les fonctionnaires coloniaux un programme à cet effet, où il les rend attentifs à l'étroite solidarité qui existe entre les progrès de la culture indigène et le développement de l'Afrique allemande. « Forcez par tous les moyens possibles, même au prix d'une légère contrainte, dit ce message, la culture rationnelle du cocotier, de l'olivier, du coton, du maïs, du sorgho... »

Mais ce programme exclut péremptoirement l'introduction d'autres cultures, comme celles du cacao, de la vanille, qui sont inconnues dans les pays de protectorat germanique. Des innovations de ce genre-là coûteraient beaucoup de peine, de temps et d'argent en pure perte, le nègre étant très lent à s'habituer à tout ce qui rompt avec sa routine. Ces nouvelles cultures doivent être confiées aux colons européens, à des entreprises privées, qui emploieraient, à leurs risques et périls, des indigènes triés sur le volet, pour les plier à un genre de travail qui leur fait d'abord ouvrir de grands yeux.

D'ailleurs, même dans leurs cultures coutumières, où les Africains doivent être encouragés et dirigés, l'action du Gouvernement sera de nul ou de médiocre effet si elle ne s'exerce avec un certain tact. Le nègre, qui n'a aucune prévoyance, récolte au hasard juste ce qu'il faut pour se nourrir. Il n'a aucune idée d'une culture rationnelle, intensive; mais encore tout ce qu'il récolte ne mérite pas de solliciter l'attention officielle. Deux plantes entre toutes les autres, au dire de *la Revue Coloniale* que nous citons, doivent être répandues à profusion dans toute l'Afrique allemande et cultivées en grand par les indigènes; ce sont la noix de coco et l'arachide, plantes bien connues des nègres, et qui, sans alimenter un commerce comparable à celui auquel l'arachide donne lieu dans telle colonie française, figurent déjà dans l'exportation des possessions allemandes. L'année dernière, l'Est africain a exporté 292 609 kilos d'arachides, soit pour 39 873 marks, 371 723 kilos de noix de coco (20 799 marks) et 852 703 kilos de coprah (189 655 marks). Le Togo a exporté 1 033 kilos d'arachides (279 marks), 14 116 kilos de coprah (2 755 m.).

Seul, le Cameroun n'exporte ni arachide, ni coco, ni coprah. Pousser les indigènes à en produire au delà de leurs besoins, dans cette colonie, développer ces cultures dans l'Est africain et surtout dans le Togo, tel est le problème pour la solution duquel *la Revue Coloniale* réclame l'intervention de l'Etat. « Lui seul, dit-elle, a l'autorité nécessaire pour stimuler l'indolence de ses noirs administrés, pour leur imposer par son armée de civils et de militaires, qui distribueraient les semences dans les villages, encourageraient, prêcheraient d'exemple, menaceraient au besoin... »

GERMANIA

Berlin.

Le Rothschild des Groënlandais.

Les Esquimaux de Groënland n'ont pas besoin d'être prêchés par leurs missionnaires danois sur l'éminente dignité de la pauvreté évangélique; ils ne songent point à amasser et vivent, selon un de leurs dictons favoris, « entre la main et la bouche ». Jamais il ne viendrait à l'esprit d'un de ces indigènes d'émigrer dans un pays commerçant et d'y devenir riche, quitte à revenir jouir de ses rentes, si le cœur lui en dit, dans sa rude patrie. Aussi, l'unique exemple d'une fortune faite par un Groënlandais mérite-t-il d'être enregistré. C'est le cas du nommé Kor-ko-ya, natif de Julianchaab, qui, à l'âge de vingt et un ans (il en a aujourd'hui soixante et un), s'engagea comme matelot sur un baleinier croisant dans la mer de Baffin. Au bout de six mois, il abandonna le navire et vint s'établir à Frobisher, sur la terre de Baffin. Là, il se mit à acheter aux naturels toute espèce d'objets de leur industrie, qu'il revendit beaucoup plus cher aux baleiniers. Aujourd'hui, Kor-ko-ya a monopolisé tout le commerce indigène de ces parages, et il est devenu l'intermédiaire obligé entre l'offre et la demande, entre l'Européen et l'Esquimau. Il pourrait déjà être en possession d'une fortune liquide relativement grosse s'il se souciait de l'argent; mais il se fait payer en comestibles, qu'il troque parmi les Esquimaux contre d'autres marchandises. Tout le luxe que s'accorde ce Rothschild polaire, c'est d'habiter une maison en bois, où il s'éclaire au pétrole, où il a bon poêle pour se chauffer dans l'interminable hiver, une table (chose inouïe chez les Esquimaux!) et une collection de curiosités groënlandaises qui est unique au monde; il possède 10 cajaks et 60 doubles rames, 4 canots à 30 rameurs, un nombre infini de harpons, de lances, etc. Il s'est institué grand amiral de toute sa flotte. En outre, il possède 40 chiens croisés (esquimaux avec terre-neuves). Son domestique comprend 25 hommes, chasseurs, rameurs et éleveurs de chiens. Deux vastes magasins près de sa maison sont remplis de dents de narvals, de peaux d'ours et de renards, de duvet de canards eider pour édredons, etc. Sa fortune est évaluée à 50 000 couronnes.

Détail particulier : Kor-ko-ya a deux femmes, mais qu'il répudie fréquemment pour en prendre de plus jeunes, qu'il troque contre d'autres *marchandises* — pas bien cher!

NEW YORK TRIBUNE

Une Peuplade anthropophage au Congo belge, les N'Lakkaras.

Les N'Lakkaras sont une des plus curieuses et, si j'ose dire, des plus sympathiques tribus anthropophages de l'Etat libre du Congo. Ils habitent dans les vastes régions encore mal connues qu'arrosent le Haut-Oubanghi et ses affluents. Ce ne sont pas des sauvages au sens absolu du mot, puisqu'ils ont un gouvernement organisé et une armée régulière, composée de tous les hommes non mariés qui n'ont pas d'infirmités physiques. Cette armée est sous les ordres directs du chef de la tribu ou sultan.

En dehors de la guerre, les hommes ne font rien; mais, bien que chargées de tous les travaux manuels, les femmes sont bien traitées, et même elles ont leur voix au chapitre dans les conseils où l'on traite des affaires publiques. Elles partagent avec les hommes une passion immodérée pour une espèce de bière qu'elles fabriquent elles-mêmes avec de l'orge du pays. Voilà la boisson favorite des N'Lakkaras. Quant à leur mets favori, c'est la chair humaine, et en particulier celle de l'Européen. Il est vrai qu'un pareil régal leur est rarement accordé; quand l'événement arrive, c'est une sorte de fête nationale dont on parle ensuite longtemps sous le chaume de leurs paillotes. La chair des femmes et des enfants est également considérée comme un mets de choix.

C'est à la guerre ou à la mort du chef, lorsqu'on égorge des esclaves sur sa tombe, qu'on se procure l'occasion de pareils repas de chair humaine. Les hommes seuls ont le droit d'y prendre part; quant aux femmes, elles mettent la main à cette horrible cuisine et servent le festin à leurs seigneurs et maîtres.

Toutefois, d'après les voyageurs qui ont visité la contrée, le cannibalisme n'est pas nécessairement la marque d'un naturel féroce, car les N'Lakkaras sont plutôt doux et bienveillants.

Quant à leurs idées religieuses, elles ne s'élèvent pas jusqu'à la conception d'un dieu unique; ils croient à la transmigration des âmes et à l'existence d'esprits, de fantômes, etc. Goumba, tel est le nom qu'ils donnent au dieu des éléments, est à leurs yeux un esprit bienveillant, tandis que Kourouba est le dieu du mal, de la maladie et de la mort; ils le dépeignent comme n'ayant qu'un œil, une oreille, un bras et une jambe.

Les Fouilles en Tunisie *(suite[1])*. — II. La Carthage romaine.

Bien que l'on ne puisse affirmer qu'il y ait en Tunisie une seule ruine romaine antérieure à notre ère, comme Rome a régné près de huit cents ans sur la côte d'Afrique, on conçoit quelle doit être l'abondance des trouvailles amenées par les fouilles entreprises depuis vingt ans.

Au nombre des plus intéressantes découvertes du Service des Antiquités dans la Régence, on peut, à bon droit, citer l'Odéon romain de Carthage, dont le déblaiement a été pratiqué, en 1900, par M. Gauckler. Cet édifice, qui remonte au IIIe siècle de notre ère, était affecté à des représentations musicales et à la célébration des jeux pythiques. Il fut incendié en 439 par les Vandales et rasé un siècle plus tard par les Byzantins, qui en utilisèrent les pierres pour construire leur citadelle. Étant donnée cette destruction systématique, le résultat des fouilles se serait borné à fournir un plan général de l'Odéon, si un heureux hasard n'avait voulu que, pour combler les citernes — opération nécessitée par le nivellement du sol — on n'eût employé tous les fragments de sculpture qui jonchaient les alentours. Il a donc suffi de déblayer ces excavations pour retrouver tous les détails d'ornementation du théâtre, tels que bases, chapiteaux, colonnes de marbre rose et vert, architraves portant encore la marque de la dédicace en bronze doré qui s'y trouvait clouée, consoles soutenues par les ailes éployées de l'aigle romaine, frises chargées d'inscriptions, fûts de porphyre de diverses couleurs et quantité de statues, pour la plupart endommagées, mais dont quelques-unes, fort belles. Parmi ces dernières, on peut citer surtout : deux colosses ; un Jupiter assis et une impératrice debout, qui était entièrement dorée ; l'empereur Hadrien, en costume héroïque ; une Junon voilée ; une Vénus pudique ; un Sérapis debout, la tête coiffée du *polos* ; un gracieux torse de Bacchus ; plusieurs têtes de déesses : Diane, Vénus, Cybèle ; et d'impératrices, notamment les deux Faustines ; quelques statues de femmes drapées ; de nombreux fragments de divinités, de faunes, de panthères, de lions ; deux masques de théâtre.

INTÉRIEUR DES CITERNES DE CARTHAGE.

Photographie Garrigues, à Tunis.

Une des plus suggestives trouvailles de M. Gauckler, celle qui, mieux que toutes les autres, laisse entrevoir ce mélancolique crépuscule des dieux luttant, jusqu'à la dernière heure, contre la grandissante aurore du christianisme triomphant, fut, en 1899, à Carthage, dans le quartier de Dermech[1], sous les ruines d'une villa du IVe siècle, la découverte d'une crypte, dans laquelle les derniers fidèles des anciens dieux avaient pieusement dissimulé leurs images proscrites. Au nombre des statues que l'on en retira, figure une œuvre

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 38, page 297.

1. *Thermes*. Ainsi nommé à cause des ruines romaines qui s'y trouvent.

d'art de premier ordre, la Demeter grecque, la Ceres africana romaine, qui détrôna la Tanit phénicienne. Le marbre blanc dont elle est faite semble sorti du Pentélique. De l'avis de M. Georges Perrot, cette belle statue serait due à l'école néo-attique « qui, vers le second et le premier siècle avant notre ère, reprit les types créés par les grands artistes originaux des ve et ive siècles, pour les reproduire en mêlant souvent dans une même figure, discrètement atténués, des traits empruntés à des modèles différents.... Comment ces œuvres d'un ciseau grec du bon temps sont-elles venues s'échouer dans cette chapelle d'Hammon ou de Mithra? Nous ne saurions le dire; mais ce qui est certain, c'est qu'il y a là, dans leur apparition à Carthage, quelque chose de tout à fait inattendu, une vraie surprise, comme ne nous en donnent pas souvent les fouilles africaines ».

Le caveau, soigneusement muré, avait été, pour plus de précaution, recouvert d'une mosaïque.

Ne quittons pas Carthage sans mentionner ses citernes, qui sont des plus curieuses à visiter; elles datent certainement de l'époque romaine. Les unes, situées à Maâlka, à 700 mètres au nord-ouest de Byrsa, sont hors d'usage et en partie comblées; les autres, près du littoral, à 800 mètres à l'est-nord-est du même point, ont été réparées récemment.

ENSEMBLE DES STATUES DE L'ODÉON DE CARTHAGE AVANT LEUR RESTAURATION.

Fouilles du Service des Antiquités du Protectorat.

Telles sont jusqu'à ce jour, dans leurs grandes lignes, ces fouilles de Carthage, qui ont, à bien peu de frais, doté le Bardo de marbres grecs et de monuments puniques très supérieurs à tout ce qu'il possédait jusque-là.

La Direction des Antiquités ne peut cependant consacrer guère plus de 4000 francs par an à ces explorations du sous-sol punique, explorations qui, bientôt même, si l'on n'y prend garde, deviendront impossibles par suite des nouvelles villas que la beauté de la vue multipliera sans doute. Les 4000 francs annuels sont dus à la seule générosité du service des Missions scientifiques, et, comme les recherches se poursuivent dans des terrains privés, lorsqu'une ruine est achevée de déblayer, il faut la recombler et remettre le tout en état de culture. Pendant ce temps, la France dépense 1 million en vue d'exproprier Delphes dont les débris ne nous appartiendront même pas, et laisse dépecer le sol de Carthage pour construire des bicoques de villégiature estivale sur l'emplacement des principaux édifices publics de la ville antique!

Si, de la cité punique, capitale de l'ancienne Africa, l'on s'enfonce dans l'intérieur, on peut dire sans exagération qu'il y a peu de fourrés de lentisques ou de jujubiers qui ne dissimulent une ruine. Notre intention n'est pas de citer même les principales, qui ont été maintes fois décrites; le cadre de cette étude ne nous permet que des généralités et de faire ressortir ce qu'il peut y avoir de particulièrement local — de colonial, en un mot — dans les découvertes faites en Tunisie depuis notre protectorat.

Au premier rang des trouvailles ayant ce caractère spécial, il faut noter les mosaïques.

Ces témoins nombreux de l'art décoratif romain sont des documents d'autant plus précieux qu'ils offrent, pour la plupart, des tableaux en couleur de la vie champêtre telle qu'on la menait dans cette colonie antique, alors si fertile. Nous y apprenons quelles étaient les cultures les plus appropriées au sol et qui auront le plus de chance, un jour, de s'y implanter à nouveau. C'est un côté pratique de l'archéologie auquel, tout d'abord, on ne se serait pas attendu.

Le domaine des Laberii à Uthina (maintenant Oudna), à 25 kilomètres au sud de Tunis, découvert par M. Gauckler, il y a quelques années, a précisément fourni une très intéressante contribution de ce genre à l'aide de ses belles mosaïques, que l'on peut admirer au musée du Bardo. Celle qui ornait l'*impluvium* de cette élégante villa romaine, représente des scènes rustiques : une ferme dont la façade est percée d'une grande porte charretière et d'une petite pour les piétons, le tout surmonté de trois fenêtres. Au mur est adossée une charrue analogue à celles que l'on emploie, encore de nos jours, en Tunisie. Sur le seuil, un berger debout, appuyé sur sa houlette, semble compter son troupeau, parmi lequel figurent des moutons à longue queue, dont la race subsiste dans la Régence.

Devant le manoir, au premier plan, se dressent le « gourbi » réservé aux esclaves, le puits à balancier qu'un palefrenier manœuvre pour abreuver son cheval, tandis qu'un autre, attaché à un pieu, piaffe d'impatience. A droite du tableau, on voit deux chiens courants, un valet qui fouette un mulet et un laboureur conduisant une charrue attelée de deux bœufs. Un peu plus loin, dans un riant paysage, un berger trait une chèvre, un autre joue de la flûte, un chasseur tend, dans un arbre, des pièges aux petits oiseaux.

Au milieu, l'artiste a représenté une chasse au sanglier dans une région montagneuse; puis, un peu plus loin, un homme qui, caché sous une peau de bouc, rampe, pour panneauter une compagnie de perdrix. Enfin, le côté gauche est consacré à une chasse au lion

des plus mouvementées. C'est, on le voit, tout un raccourci de la vie coloniale du temps des Romains.

Une autre mosaïque, malheureusement fort mutilée, est encore plus précieuse au point de vue des indications qu'elle fournit sur l'agriculture. Le motif principal est une chasse à la gazelle à travers une plaine parsemée d'oliviers, de hauts cyprès, de citronniers et de vignes. La précision avec laquelle ces différents arbres ont été rendus, donne à penser qu'ils ont été dessinés d'après nature, et qu'ils représentent bien les principales espèces cultivées à l'époque. Il est à remarquer que les pieds de vigne sont montés sur cerceaux, comme dans certaines mosaïques découvertes à Tabarka, lesquelles sont, de l'avis de M. Gauckler, bien plus récentes que celles-ci.

« Ce mode de culture, dit-il, délaissé aujourd'hui en Tunisie, était donc dans l'Afrique romaine d'un usage courant et qui a persisté longtemps. »

Dans un autre ordre d'idées, les mosaïques tunisiennes ont révélé au monde une image précieuse, dont la découverte, en 1896, fut un des plus grands événements archéologiques de ces dernières années.

Nous voulons parler du seul portrait connu de Virgile, mis au jour à Sousse pendant les travaux de sondage nécessités par la construction du nouvel arsenal.

C'est au 4e tirailleurs que revient l'honneur de cette belle trouvaille qui, comme les précédentes, a été déposée au Musée du Bardo.

Dans ce portrait, qui mesure 1 mètre carré, le poète, vêtu d'une toge blanche à angusticlave bleu, les pieds chaussés de brodequins, est assis de face sur un siège à dossier. Afin de bien identifier son personnage, l'artiste a placé sur ses genoux un rouleau de papyrus entr'ouvert, sur lequel est écrit en lettres onciales ce vers virgilien :

Musa mihi causas memora quo numine læso,
Quidve...

PORTRAIT DE VIRGILE, MOSAÏQUE TROUVÉE A SOUSSE PAR LE 4e TIRAILLEURS.

Photographie communiquée par le Service des Antiquités du Protectorat.

De chaque côté de lui, se tiennent Clio et Melpomène, dont il semble écouter les inspirations.

La muse de l'Histoire, qui se trouve à droite de Virgile, est représentée par une jeune fille, vêtue d'une tunique verte rehaussée d'une écharpe jaune; elle paraît lire à haute voix un manuscrit qu'elle tient dans ses mains. La muse de la Tragédie, qui lui fait pendant, est une matrone aux traits sévères; son costume consiste en une robe de pourpre frangée d'or. Elle écoute la lecture de sa compagne, le bras droit accoudé sur le fauteuil du poète, tandis que sur le gauche, qui soutient un masque, est jeté un manteau noir et bleu.

LA « DEMETER », STATUE GRECQUE, TROUVÉE A CARTHAGE DANS UN CAVEAU SOUTERRAIN.

Fouilles du Service des Antiquités du Protectorat.

La facture de cette mosaïque, composée de cubes de marbre ou de pâte de verre, est excellente; les tons en sont harmonieux, et l'ensemble du style permet de la dater avec vraisemblance du premier siècle de notre ère, sans doute de la fin, ce qui rendrait le tableau postérieur d'une centaine d'années à la mort du modèle. Il ne saurait donc être que la reproduction de quelque portrait contemporain, peut-être d'un de ces frontispices auxquels Martial fait allusion et qui ornaient les éditions graphiques de Virgile. Jusqu'à ce jour, on ne pouvait s'imaginer l'auteur de l'Énéide qu'à l'aide de quelques vers d'Horace et d'une description de Donat. Les siècles, qui nous ont transmis tant de bustes antiques, ont négligé de protéger celui-ci, par un hasard d'autant plus singulier qu'on sait qu'écoles et bibliothèques publiques le possédaient, et il semble que les premiers chrétiens auraient dû d'autant mieux respecter cette image que le « Cygne de Mantoue » passe pour avoir prédit l'avènement du Sauveur.

Les plus anciennes effigies connues de Virgile, en particulier les miniatures du manuscrit *Romanus* de la bibliothèque Vaticane, ne remontent pas au delà du VIe siècle et ne peuvent donc avoir grande valeur par elles-mêmes; mais elles en acquièrent maintenant par ce fait qu'elles ressemblent, paraît-il, singulière-

ment au portrait de Sousse. Cela permet, en outre, d'écarter de prime abord toute une série de bustes procédant d'un type apocryphe, à cheveux longs, fortement idéalisé, qui se trouve au musée de Mantoue, car le poète portait les cheveux courts. Dans sa notice si documentée, consacrée à cette trouvaille de premier ordre, M. Gauckler conclut ainsi : « Le Virgile de Sousse n'a rien d'idéal. La face est plate avec des pommettes très saillantes; les cheveux tombent en désordre sur le front (*Rusticius tonso*, Horace, Satires, I, 3). Les traits sont rudes et fortement accusés (*Facie rusticana*, Donat, 8-19); enfin, le menton paraît assez proéminent, détail typique que l'on retrouve aussi sur les miniatures du *Romanus*. Tel qu'il est, le portrait de Virgile présente des caractères individuels assez marqués pour qu'on soit autorisé à supposer qu'il ne défigure pas trop les traits de son lointain modèle. »

Ajoutons qu'une copie de cette mosaïque orne maintenant la porte d'entrée de la salle des séances de l'Institut.

(A suivre.) G. du Boscq de Beaumont.

La Constitution d'un Convoi de ravitaillement dans le Sud-Oranais.

Les fâcheux incidents d'El-Moungar ont attiré l'attention sur les convois de ravitaillement du Sud-oranais. On ignore le déploiement considérable de bêtes et de gens qu'exige un convoi, et que, normalement, la tête et la queue sont séparées par une distance de 3 à 5 kilomètres.

Un convoi ordinaire comporte, en effet, trois mille chameaux.

Les chameaux, comme d'ailleurs toutes les bêtes de somme appartenant aux Arabes, ont besoin de leurs conducteurs accoutumés. Les pâtres, les gardiens de troupeaux, deviennent pour un temps, convoyeurs ; ce sont les *sokrars*. Leur nombre est considérable, car on compte habituellement un sokrar pour trois chameaux. Les trois mille chameaux exigent donc mille sokrars.

Mais ces sokrars feraient de mauvaise besogne et beaucoup d'entre eux, suivis de leurs chameaux, s'égareraient un jour avec la précieuse cargaison si on ne leur donnait des chefs, choisis parmi nos plus dévoués partisans, chefs pécuniairement et moralement responsables : ce sont les *bachamars*, dans la proportion de 1 pour 5; ce qui fait deux cents bachamars.

Ils sont à cheval, et tandis que les sokrars s'avancent à pied, couverts de guenilles, les bachamars, brillamment équipés, suivis de leurs tentes, caracolent, en levant bien haut leur longue carabine, symbole de leur puissance.

Ce n'est pas tout. Le nombre imposant de ces Arabes, réunis loin de leurs centres pour une besogne inaccoutumée, exige un rapport plus direct avec les officiers commandant les convois; ce sont presque des tribus en marche qu'il faut gouverner pendant des semaines. Aussi des caïds, pris parmi ceux des tribus qui ont fourni le plus fort contingent, servent de trait d'union entre les bachamars et les officiers.

Un chameau porte une moyenne de 120 kilogrammes, soit pour l'ensemble du convoi un poids total de 350 tonnes environ, ce qui représente à peu près l'équivalent de soixante-dix wagons de marchandises. Une fois chargés, les chameaux sont constitués en *groupes* de cinquante, ayant chacun ses sokrars respectifs : quelques bêtes dites *haut-le-pied* demeurent exemptes de charge; elles serviront à suppléer les animaux tombés le long du chemin.

Une compagnie des bataillons d'Afrique, dite échelon de manœuvre, marche comme avant-garde à 500 mètres; deux autres compagnies se placent à droite et à gauche pour protéger les faces du convoi, dont la formation est un carré de 250 mètres de front. Les premiers groupes s'ébranlent : d'abord les vivres de l'escorte et les bagages, puis le convoi proprement dit, enfin les chameaux porteurs de l'ambulance et les troupeaux.

Au début, les unités s'éparpillent, malgré la surveillance incessante des officiers. Les sokrars, mal habitués à cette marche en carré, vont à la débandade; mais c'est affaire de quelques jours ; le bon ordre est bientôt complet, sans confusion; les groupes se suivent de près, à intervalles réguliers. Pour fermer la marche et protéger l'arrière-garde, une compagnie d'infanterie et un peloton de cavalerie.

On voit quelle importance prend un pareil convoi : c'est une petite armée en marche, mais une armée encombrée de bagages, constituant un appât tentant pour les pillards, sans avoir la souplesse et la mobilité nécessaires pour leur résister ou leur échapper.

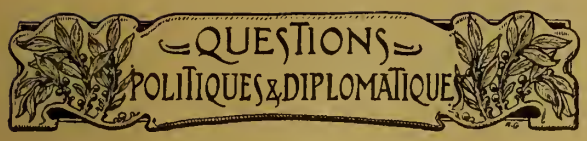
Alpinistes au Caucase.

Cet été, sous la direction de l'alpiniste W. R. Rickmers, un certain nombre de grimpeurs se sont réunis pour escalader les principales cimes du Caucase. L'expédition se composait de 7 Allemands, 2 Suisses, 3 Anglais et 2 Autrichiens. Une femme, Mlle C. Von Ficker, a été jugée digne de se joindre à ces alpinistes de premier choix.

Grâce à un temps très favorable, vingt grandes ascensions ont parfaitement réussi, et onze cimes vierges ont été foulées pour la première fois.

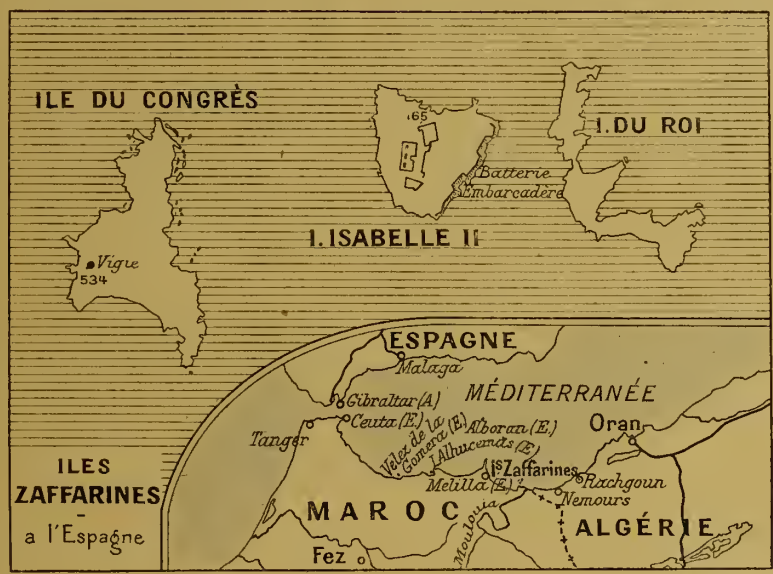
Parmi les plus remarquables de ces sommets, citons le Tetnuld, gravi trois fois; l'Uschba (4 697 m.), le Cervin du Caucase; le Ledœscht (3 836 m.); le Schechildi (4320 m,); le Tichtengen (4 514 m.); le Dschanga (5 038 m.), par l'arête sud.

De nombreuses photographies ont été prises. Mais le document le plus curieux rapporté par l'expédition est en possession de Mlle Von Ficker : c'est un acte authentique par lequel le prince Tatarchan Dadeshkeliani lui fait don du mont Uschba.



Les Iles Zaffarines. — Une nouvelle Station espagnole.

Il se passe en ce moment un fait important dont la presse française, à notre connaissance du moins, n'a pas encore parlé : les Espagnols organisent une station de charbon dans la Méditerranée, aux îles Zaffarines. On comprend sous ce nom général de « Zaffarines » un groupe de trois petites iles situées au large de la côte septentrionale du Maroc, à environ 11 kilomètres au nord-ouest de l'embouchure de la Moulouïa, par 35° 11′ 7″ de latitude nord et par 4° 45′ 59″ de longitude ouest. Disposées en demi-cercle, en face du promontoire de Cabo de Agua (cap de l'eau), ces îles portent les noms suivants : celle située à l'est, île du Roi ; celle du centre, Isabelle II; celle de l'ouest, île du Congrès, qui atteint 135 mètres d'altitude. Elles appartiennent à l'Espagne et font partie de ses *présides* d'Afrique. La France, vers 1848, avait décidé d'occuper ce petit archipel si voisin de la province d'Oran, mais elle fut prévenue par l'Espagne dont le drapeau fut planté sur l'île principale, la veille même du jour où les navires français s'y présentaient pour en prendre possession.



CARTE DES ILES ZAFFARINES.

Les Zaffarines abritent la rade la moins dangereuse de tout le littoral du Rif. Les navires mouillent derrière le puissant brise-lames, quand souffle le redoutable vent du nord-ouest. Ces îlots, les *Tres insulæ* des anciens, doivent leur nom actuel à la tribu berbère des Beni-Djafor, établie sur la côte. Ce sont des roches presque sans végétation et sans culture, n'ayant d'autre importance que leur situation à l'embouchure de la Moulouïa. Il est évident qu'il va désormais en être tout autrement, puisque les Espagnols, non seulement y organisent une station de charbon et des dépôts de vivres, mais y construisent aussi un chantier, de manière à transformer ce simple mouillage en un excellent port où les navires se dirigeant sur Gibraltar pourront, au besoin, se ravitailler et réparer leurs avaries.

Tout le littoral africain situé à l'ouest des Zaffarines est particulièrement inhospitalier, car il est habité par des pirates et ne possède pas un seul phare. Un navire surpris par le mauvais temps en ces parages n'a d'autre ressource que de s'abriter derrière les Zaffarines. Pendant l'hiver surtout, on y trouve un grand nombre de navires.

Des trois îles constituant l'archipel des Zaffarines, seule celle du milieu, Isabelle II, est habitée. C'est un lieu de déportation; on y compte deux cents forçats, cent cinquante hommes de troupes qui y tiennent garnison et quelques pêcheurs qui font de la contrebande d'armes ou capturent les débris des navires qui se perdent.

En 1848, lorsque les Espagnols prirent possession de ces îles, ils construisirent, sur l'île Isabelle II, quelques ouvrages fortifiés pour les protéger contre les pirates. Ces ouvrages existent encore aujourd'hui, mais ils sont à moitié détruits. En 1885, les Espagnols envoyèrent à l'île Isabelle II une dizaine de vieux canons de systèmes divers qu'on mit en batterie, mais ils ne seraient plus d'aucune utilité. La garnison de l'île Isabelle II n'est pourvue de vivres que pour un mois. Chaque semaine un vapeur-citerne venant de Malaga y apporte de l'eau potable et le courrier. On voit par ce simple détail que la vie sur l'île Isabelle II est précaire.

La rade naturelle formée par les trois îles et par le littoral escarpé du promontoire Cabo del Agua pourrait recevoir une flotte importante. La situation géographique de cette rade lui donne une importance stratégique. C'est ce qu'a compris un voyageur espagnol, Ximenès, qui, pendant un voyage qu'il a fait cette année au Maroc, a conçu le projet de transformer ces îles en une base navale et s'est mis hardiment à l'œuvre. Il a réussi à intéresser à son projet quelques capitalistes et à fonder un syndicat espagnol.

Le port des Zaffarines devenant une base navale contribuera à augmenter l'influence de l'Espagne dans le nord du Maroc. Les travaux sont déjà commencés et bientôt l'ouverture de la station de charbon sera un fait accompli.

Nous ajouterons que ce même voyageur espagnol avait déjà fait l'acquisition, en 1884, de quelques terres au promontoire Cabo del Agua, et aujourd'hui il possède toute une bande de terre allant de ce promontoire à l'embouchure de la Moulouïa. Cette bande de terrain — possession espagnole privée — a une largeur de plus de 8 kilomètres.

Cette création espagnole ne doit pas passer inaperçue. Quoi qu'il puisse en advenir, d'ailleurs, ce qui

se passe aux Zaffarines nous est un sujet nouveau de regretter notre inaction à Rachgoun[1].

Ce qu'il nous faut, à portée de Tanger et du Gibraltar anglais, c'est un port abrité contre le canon du large et contre les sous-marins de demain, un port « intérieur » en un mot. Le delta de la Tafna peut seul jouer ce rôle. Pour moins cher qu'un seul et unique cuirassé nous aurions là une base d'opérations de premier ordre, un port de sous-marins idéal, qui commanderait absolument le passage entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Le Sionisme ou la Renaissance de la Nation Juive, d'après M. Israël Zangwill.

Dans un récent article du World's Work, *M. Israël Zangwill a expliqué le mouvement sioniste, qui n'est autre chose qu'une aspiration à reconstituer la nation juive en Palestine. Les lignes suivantes, en résumant les idées de l'auteur, permettront à nos lecteurs d'être au courant de cette intéressante question.*

Le sixième Congrès sioniste s'est réuni à Bâle, au mois d'août dernier. Les récentes manifestations antisémites et en particulier les incidents de Kichinev lui ont donné une importance exceptionnelle. De tous les points du monde les congressistes sont accourus : millionnaires de l'Afrique du Sud, banquiers de l'Amérique du Nord, rabbins russes vêtus du caftan, sages de l'Inde et de la Perse, tous ont tenu conseil pour chercher une solution à la question juive. La constitution même de ce Parlement international est une victoire pour l'idée de régénération qui inspire le Sionisme. Dix-huit siècles de dispersion ne sont pas arrivés à briser l'unité d'une race; dix-huit siècles d'exil n'ont pas aboli l'amour de la Palestine. Il y a là un phénomène unique dans l'histoire, dont il peut être intéressant d'étudier les causes et les manifestations.

Quand Jochanan ben Zakkaï s'enfuit de Jérusalem dans un cercueil, en même temps que Titus et ses légions arrivaient devant ses murailles, il emporta dans son cœur la semence de l'avenir et sauva le judaïsme des ruines de l'État juif. Les zélés du nationalisme eussent préféré attendre la mort avec l'entrée du conquérant : Jochanan fonda une école à Jamnia sous la protection de Titus. Et le prodige qu'avait accompli Jésus en affranchissant sa religion des liens d'une patrie spéciale, pour lui donner le monde comme domaine, fut renouvelé, un demi-siècle après lui, au bénéfice de la religion juive, grâce au glaive de Titus et à la clairvoyance du vieux rabbin. Il comprit que la puissance d'Israël n'était pas faite pour se mesurer avec le colosse romain. La reconstitution du Sanhédrin, sans que fussent relevés les murs du temple, la substitution de la prière aux sacrifices matériels sauvaient le judaïsme en le rendant purement spirituel. Les Juifs devinrent le *Peuple du Livre* dans un sens bien plus exact et profond qu'avant leur défaite; la Bible ne fut jamais si bien écoutée qu'à l'heure où elle devint *tout*.

Cette transformation ne fut pas l'œuvre d'un jour, et sa victoire ne fut d'ailleurs jamais complète. Parallèlement au courant spiritualiste et *universel*, se développa un courant matériel et *national*. La substitution d'une religion littéraire aux sacrifices liturgiques fut considérée comme temporaire et transitoire par une forte minorité. Dans l'ombre des ghettos résonnèrent des chants, s'élevèrent des poésies pour célébrer la gloire des anciens sacrifices de la Palestine. Rachel, qui pleurait sur ses fils, gardait l'espérance qu'ils n'étaient pas morts, mais endormis, et qu'un jours viendrait où revivraient les rites pieux de la Terre-Sainte.... Le mirage de la Palestine continuait d'ailleurs à fasciner bien des yeux. L'hégémonie spirituelle des Juifs eut beau se déplacer, passer d'Espagne au Caire, du Caire en Pologne, Jérusalem resta toujours la ville sacrée, la cité mystique de Dieu, le symbole d'Israël malheureux, et de la régénération finale. Les Juifs étaient des colons dont la métropole était en Asie.

Mais toutes ces aspirations restaient platoniques, et la passion d'un Jehuda Halveï pour la Palestine avait juste l'importance d'une passion de troubadour pour la châtelaine de ses rêves.

Le souffle libérateur du XVIIIe siècle fit tomber les murs des ghettos, Israël prit sa part de la vie générale; la Palestine devint un souvenir de famille, et Moïse Mendelsohn proclama que le judaïsme est plus grand que quelques arpents de terre....

En ce jour, se dressait devant Israël une menace de désagrégation plus terrible que les légions de Titus.

Or, voici qu'apparaît un phénomène bien fait pour étonner nos esprits : le Sionisme.

Le Sionisme, au sens le plus large du mot, est l'attribution d'une existence légale et sûre, en Palestine, aux Juifs qui n'ont pas voulu ou pu être assimilés par les autres nations. Ce n'est plus le mouvement purement religieux dont avaient pris l'initiative, en Angleterre, Georges Eliott Mordecaï, et, en Russie, le rabbin Mohilewer.

Le docteur Herzl, en s'emparant de la cause juive, lui a donné un caractère pratique et moderne. Dans l'esquisse du futur État juif, qu'il a fait paraître dans un journal autrichien, la Palestine ne joue même pas un rôle indispensable. Il s'agit avant tout de donner un pays, la Palestine de préférence, aux Juifs malheureux qui n'en ont pas. L'instrument de régénération nationale du docteur est dans les Banques, et c'est sur elles qu'il compte pour négocier avec le sultan et subventionner l'émigration.

Le Sionisme est donc un mouvement politique, et bien que les rabbins les plus orthodoxes aient pris contact, pour le faire aboutir, avec des hommes comme Max Nordau, Mandelstaum, le grand oculiste russe, ou le docteur Marmorek, de l'Institut Pasteur, ils n'ont, ni les uns ni les autres, la prétention de fixer les destinées religieuses d'hommes qui souffrent, mais de les arracher aux persécutions qui les accablent et les extermineront.

Dans ces conditions, le Sionisme n'est pas une

1. Voir *A Travers le Monde* 1898, p. 133. *Rachgoun, port de guerre et de commerce.*

chimère de visionnaire. On comprend ce que gagneraient les Juifs à vivre sous leurs lois, en exerçant leur culte, plus libres sous la suzeraineté atténuée du sultan qu'avec les règlements quasi-barbares de la Russie ou de la Roumanie. La déserte Palestine y gagnerait des habitants; et elle a besoin d'un peuple autant que les Juifs malheureux ont besoin d'une nation. Et l'on ne voit pas bien ce qu'y perdrait le monde : l'Exposition de Paris a montré l'excellence des vins de Palestine et l'on ne peut apprécier à leur valeur les ressources que fourniraient le commerce et l'agriculture d'un pays si longtemps délaissé.

Mais la Palestine dépend du sultan, et le sultan ne veut pas qu'on s'y installe sans recevoir en compensation un nombre respectable de millions. Cette condition même ne semble pas un obstacle infranchissable : on ne voit pas bien les Rothschild laissant tarir en cette circonstance les sources de leur inépuisable bienfaisance; et les millions laissés par le baron Hirsch ne sauraient trouver un meilleur emploi.

Il faut que le Sionisme atteigne son but ou c'en est fait de la race juive. Sans un point de ralliement, sans un Sanhédrin, sans un principe d'unité politique, sans un centre d'études bibliques, sans lois et sans cérémonies religieuses, sans ghettos, Israël ne peut subsister, à moins d'un miracle — d'absurdité.

Il est déconcertant pour un peuple d'être sauvé par ses persécuteurs; mais il en est ainsi. Si Israël n'est pas promptement *renationalisé*, il sera complètement *dénationalisé*.

Le Béribéri. — Le Mal des Mangeurs de Riz. — Le Riz n'est pas le coupable.

La connaissance, tous les jours plus complète, de l'univers, nous révèle, en même temps que des merveilles et des curiosités, l'existence de maladies inconnues, dont les effets ne le cèdent en rien à ceux de la peste ou du choléra.

L'une d'elle, le *béribéri*, cache sous un nom enfantin un mal très grave, qui cause souvent la mort, et dont a été dernièrement victime le Dr Erzunpagen, le météorologue allemand de l'expédition antarctique qui poursuivait ses travaux aux îles Kerguelen [1].

Le béribéri est une névrite périphérique, qui se manifeste d'abord par des troubles profonds dans la sensibilité; elle s'attaque, pour commencer, aux membres inférieurs et se termine généralement par la paralysie générale.

L'étymologie du mot béribéri est sujette à controverses. Béribéri vient-il du cynghalais *bhayree* (faiblesse) ou de l'indoustani *bharbari* (œdème) ou de l'arabe *buhr bari* (asthme marin), parce qu'il est fréquent chez les gens de mer? On ne sait; mais l'origine de la maladie est heureusement mieux connue.

1. Voir *A Travers le Monde* 1903, p. 294.

La maladie est alimentaire. Elle sévit dans les îles de la Sonde, au Japon, dans les Indes, au Brésil, sur la côte occidentale d'Afrique et paraît être l'apanage des mangeurs de riz. Il semblait naturel de l'attribuer à cette nourriture, ou tout au moins à une qualité malfaisante de riz.

Des exemples intéressants confirmaient l'hypothèse. Ainsi sur un paquebot voyageant en Extrême-Orient, l'équipage vivant à ration indigène succombait au béribéri, tandis que les passagers, à ration européenne, restaient indemnes. Ailleurs, une transformation radicale dans un régime alimentaire basé sur le riz faisait presque immédiatement cesser le fléau.

Mais quand on vit le béribéri se manifester à Dublin, en 1894, 1896, 1897, dans un asile d'aliénés qui n'abusait pas du riz; quand on le vit sévir, en France, à l'hospice de Saint-Gemmes-sur-Loire; quand on le voit s'abattre sur un savant qui revient du Pôle Sud, il faut bien reconnaître que le riz, non plus que le climat extrême-oriental, n'est pas de façon certaine le coupable.

De récentes études ont remis les choses au point. Le béribéri, dit la science, a pour cause l'insuffisance d'azote et de graisse dans l'alimentation. Le riz décortiqué présente, plus peut-être que toute autre substance alimentaire, cet inconvénient. Mais on comprend que tout régime excluant la quantité de graisse et d'azote nécessaires à l'organisme humain arrive au même résultat.

Le béribéri attaque de préférence l'homme, et quand il est adulte; le noir et le jaune plutôt que le blanc; il frappe l'hiver principalement.

Enfin, et malgré les apparences, il n'est pas contagieux; s'il sévit parfois sur une agglomération, c'est que les membres en sont soumis au même régime alimentaire.

Méfions-nous donc du riz décortiqué et surtout absorbons bien graisse et azote!

Marcel Dubois. — *Géographie générale* (second cycle, classe de seconde). 1 vol. cartonné. Masson et Cie, éditeurs, 120, boulevard Saint-Germain.

La géographie emprunte à la physique et à la géologie tout un ensemble de notions que l'on trouve dans ce nouveau volume de M. Marcel Dubois et qui en forment la partie principale. L'histoire des découvertes et de la science géographique en constitue en quelque sorte l'introduction, tandis que la géographie politique et économique sert de titre à la dernière partie.

Ce livre est plus et mieux qu'un livre de classe, en ce sens que tous ceux qui s'intéressent à la géographie trouveront agrément et profit à le lire; mais comme il est écrit avec une extrême clarté et une grande méthode, il est à la portée des jeunes élèves de seconde, et il répond pleinement à sa destination.

Jacques Rougé. — *Angles et l'Anglin* (Berry et Poitou). Etude traditionniste et pittoresque avec 1 carte et illustrations. Loches, Imprimerie Nouvelle.

Rudolphe Martin. — *Planches murales pour l'étude de l'Anthropologie.* Institut Orell Fussli, libraire-éditeur, Zurich.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE & COLONIAL

EUROPE

La Population de la Belgique.

La population générale de la Belgique s'élevait au 31 décembre 1902 à 6 896 079 habitants, se répartissant en 3 426 587 hommes et 3 469 492 femmes. La population s'est accrue, depuis le 31 décembre 1901, de 96 080 habitants.

Un nouveau Chemin de fer russe.

La Russie, dont la supériorité dans l'art de construire des chemins de fer n'est point contestée, va entreprendre la création d'une nouvelle voie ferrée destinée à faciliter ses relations avec la Perse et le sud de la mer Caspienne.

Cette voie, longue seulement de 70 verstes (74 kilomètres), offrira cette curieuse particularité qu'elle comporte un travail encore inédit : le lancement d'un pont sur un bras de mer; ce pont aura 2 verstes 1/2 (2 667 mètres) de longueur sur le détroit d'Iénikalé, entre la mer Noire et la mer d'Azov.

Après examen minutieux, les ingénieurs ont déclaré que les terrains étant également solides et capables de supporter les culées sur les deux rives du détroit, la construction du pont ne présenterait aucune difficulté sérieuse et que le projet pourrait être rapidement mis à exécution.

Au point de vue économique, la future ligne Kertch-Iénikalé-Taman-Anapa aura l'avantage de mettre en communication directe les provinces de la Petite-Russie, de la Nouvelle-Russie et de la Crimée, d'une part, avec la région du Caucase, la Perse et l'Asie centrale par le Transcaucasien et le Transcaspien; elle rapprochera le port d'Odessa de ceux de Novorossiisk, de Batoum et de Bakou, évitant tout transbordement aux marchandises qui exigent un transport rapide.

En abrégeant la distance qui la sépare des grands marchés de Tauris et de Téhéran, la Russie s'ouvrira de plus larges débouchés en Perse, en même temps que son influence y croîtra au point de vue purement politique. Elle rencontrera de nouvelles facilités pour l'exploitation des concessions industrielles et minières qu'elle a obtenues dans l'empire de Mouzaffer-ed-Din et pourra ainsi lutter avec avantage contre l'influence anglaise en Iran.

ASIE RUSSE

La Longueur du Transsibérien.

D'après les dernières informations officielles, la longueur totale du chemin de fer de Sibérie, y compris la ligne de l'Est-Chinois, est à présent de 7 783 kilomètres ou, pour mieux dire, verstes (ligne sibérienne proprement dite 3 140 verstes, ligne du Transbaïkal 1 418 verstes, ligne de l'Oussouri 812 verstes et Est-Chinois 2 413 verstes). La construction de ce réseau a déjà coûté 780 millions de roubles. La distance entre Saint-Pétersbourg et Vladivostok est de 7 217 verstes, et celle qui sépare Saint-Pétersbourg de Port-Arthur est de 7 535 verstes.

AFRIQUE

L'Amélioration des Voies de communication dans l'Afrique occidentale française.

On va améliorer la navigation du Sénégal, entre Kayes et Saint-Louis, et celle du Niger. On étudie un chemin de fer de Thies à Kayes. La construction du chemin de fer de Kayes au Niger se poursuit avec la plus grande activité; la plate-forme est achevée jusqu'au Niger. Dans le courant de l'année 1904, il est à prévoir que la ligne sera définitivement terminée.

En Guinée, les 150 premiers kilomètres vont être prochainement livrés à l'exploitation. Aussitôt on attaquera le second tronçon de la ligne devant relier Kindia à Timbo, capitale du Fouta-Djalon.

Il est probable qu'à la Côte d'Ivoire le percement de la lagune précédera de très peu la construction du chemin de fer de pénétration. Mais ce ne seront pas là les seuls grands travaux projetés en la colonie. En effet, il est aussi question d'établir des canaux reliant, d'une part, la lagune Ebrie à la lagune Aby et, d'autre part, la lagune Ebrie aux lagunes de Bandama. De la sorte, il sera aisé de circuler dans la longueur presque totale de la colonie.

Le Dahomey poursuit la construction de son chemin de fer. Bientôt, le point terminus de la première section, Paouignan, sera atteint. Il restera ensuite, pour atteindre le Niger au point de Tchaourou, à construire un tronçon de 200 kilomètres.

En outre, une voie ferrée, devant relier Porto Novo à Sakete (frontière du Lagos), est actuellement exécutée. La plate-forme est achevée et la pose des rails va être entreprise. Enfin, toujours au Dahomey, on est sur le point d'entreprendre une série de travaux de routes et de travaux hydrauliques, destinés à pénétrer dans les régions situées autour du lac Ahème et dans la vallée du Mono.

A propos de la Rectification de notre Frontière entre le Niger et le Tchad.

Le capitaine Cochrane, résident anglais au Bornou, est rentré récemment en Angleterre et a fourni d'intéressants renseignements sur un voyage de trois mois qu'il a effectué dans le Nord de la province qu'il administre et dans le voisinage du Tchad.

Cet officier a eu l'occasion de longer, pendant quelque temps, la frontière de notre troisième territoire militaire du Soudan, entre le Niger et le Tchad, et il fut ainsi amené à reconnaître que les difficultés que la nature désertique du pays oppose à l'établissement de communications directes, par territoire uniquement français, sont très réelles. « Il est parfaitement exact, dit le capitaine Cochrane, qu'au nord les Français se trouvent empêchés de relier Zinder avec leur colonie du Congo. Le désert, sans route et sans eau, qui sépare les deux régions, est infranchissable (*quite impassable*), et le seul chemin par lequel nos voisins pourraient se rendre d'une colonie dans l'autre, c'est l'itinéraire que j'ai suivi. Pour qu'ils puissent l'utiliser, il faudrait que la frontière actuelle fût reportée d'environ 40 milles (65 kilomètres) vers le sud. » L'aveu du capitaine Cochrane vient confirmer ce que nous savions de la situation qu'a créée à nos postes de l'est du Niger la convention de 1898. Cet aveu n'en est pas moins à retenir, et nous ne doutons pas que l'opinion qu'il traduit, partagée par les représentants de l'Angleterre dans la commission de délimitation qui opère actuellement dans cette partie de l'Afrique, ne contribue à modifier, contrairement à la lettre, mais suivant l'esprit de la convention que nous venons de citer, le tracé de la frontière qui divise les possessions des deux pays, entre le Niger et le Tchad.

AMÉRIQUE

L'Or à la Guyane.

Voici la production d'or déclaré à la douane à Cayenne, ayant par conséquent payé le droit de sortie de 8 pour 100, *ad valorem*, dans ces deux dernières années :

Année 1901 : 4 021 kil. 442 grammes représentant une valeur de 12 466 471 francs à raison de 3 fr. 10 le gramme.

Année 1902 : 4 645 kilogrammes représentant une valeur de 14 402 547 francs.

Les Fouilles en Tunisie *(fin[1])*. — III. L'Afrique romaine.

Parmi les plus brillants vestiges de l'Afrique romaine, figure une trouvaille faite, il y a quelques années, par les dragues de la Compagnie du port de Bizerte. Nous voulons parler d'une patère d'argent massif, incrustée d'or, qui a fait l'admiration des archéologues. Les fouilles se poursuivent actuellement dans le sud de la Régence à Bou-Ghrara, à Dougga, à Ksar Tarcine. Elles sont très fructueuses. Elles révèlent notamment de grands travaux d'irrigation dus aux Romains.

C'est dans le sable de Bizerte et par des fonds de 5 à 6 mètres que reposaient ensemble deux plats d'argent. « Du premier, nous dit M. Gauckler, il ne reste que le cercle ciselé du pourtour avec quelques débris de la frise en relief qu'il enveloppait. » Ces menus fragments suffisent pour constater que les deux objets d'art faisaient la paire et étaient sensiblement pareils.

Le second ne doit qu'à la drague ses mutilations, car les entailles en sont brillantes et inoxydées. La principale avarie consiste en une large déchirure circulaire qui, détachant le milieu des bords, a presque entièrement détruit une très belle frise en relief.

Les autres dégâts se réduisent à peu de chose.

Malgré l'importante mutilation dont nous venons de parler, cette patère d'argent massif, vermeillée par endroits, ne pèse pas loin de 9 kilogrammes[2].

FOUILLES DE GIGHTI : BOU-GHRARA, SOLDATS TRAVAILLANT AUX FOUILLES.

Photographie communiquée par le Service des Antiquités du Protectorat.

Elle se compose essentiellement d'un plateau rond, légèrement concave et à bords rabattus, fixé sur un anneau qui lui sert de base. Ce plateau est décoré sur sa partie supérieure d'un sujet central représentant la lutte musicale entre Apollon et Marsyas. Ce dernier, qui occupe le milieu d'un paysage rocheux, joue de la flûte double. Il a une grande barbe et, pour tout vêtement, une peau de lion qui pend derrière lui. Puis vient Apollon, également presque nu, qui se dispose à concourir à son tour.

Les cinq autres personnages sont : au premier plan à droite, assise devant une petite table sur la-

un demi-cylindre dont la section plane est appliquée contre le plateau et dont la hauteur, égale au rayon, est de 0^m005. — Diamètres intérieur et extérieur de la bordure qui entoure le motif central : 0^m19 et 0^m21. — Diamètres intérieur et extérieur de la première frise concentrique : 0^m33 et 0^m355. — Diamètres intérieur et extérieur de la frise du pourtour : 0^m50 et 0^m645. La frise proprement dite est large de 0^m0425 et les bordures entre lesquelles elle est comprise, de 0^m015 chaque.

Oreilles. Elles peuvent être inscrites dans une demi-circonférence de 0^m195 de rayon; la corde qui sous-tend leurs extrémités est égale au diamètre, long de 0^m39. Épaisseur des oreilles sur le bord qui est renflé : 0^m006; épaisseur minima du fond : 0^m004; saillie des reliefs sur le fond : 0^m002 à 0^m006; saillie des masques bachiques sur les bords : 0^m01.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 38, p. 297; n° 39, p. 305.

2. Voici, d'après M. Gauckler (*art. cit.*), les dimensions du plat et de ses diverses parties :

Plat. Longueur : 0^m92; largeur : 0^m65.

Plateau. Diamètre du disque : 0^m65; épaisseur moyenne : 0^m002; épaisseur maxima comptée avec les reliefs : 0^m003; profondeur maxima des évidements entaillés pour recevoir les incrustations : 0^m0008; saillie maxima des reliefs : 0^m0015. Les bords du disque sont rabattus sur une hauteur de 0^m008; l'anneau de base dont le diamètre atteint 0^m42 est

quelle est posée la couronne destinée au vainqueur, la Muse choisie comme arbitre par les deux rivaux; aux pieds de Marsyas, son élève, le berger Olympos, vêtu à l'asiatique; à gauche, au premier plan, Cybèle, déesse phrygienne et protectrice naturelle du silène Marsyas; derrière elle, un satyre. Enfin, à l'arrière-plan, Athéna, casquée et armée, qui prend parti pour Apollon. A côté de la déesse se trouve l'olivier, où tout à l'heure, sans doute, on attachera le malheureux Phrygien vaincu, avant de l'écorcher vif.

Ce sujet central est entouré de deux frises concentriques; sur la première, de faible largeur, se déroule une théorie d'amours entremêlés d'animaux chimériques et d'attributs divers.

La seconde frise, plus développée que la première, mais très endommagée, était d'une ornementation très riche. Son décor ne comportait pas moins d'une soixantaine de personnages séparés en huit groupes par des nœuds de rubans et des masques de théâtre.

Autour du plat et à intervalles égaux se trouvaient quatre scènes de sacrifice à Dionysos, entre lesquels étaient intercalés quatre autres sujets idylliques qui se correspondaient également.

Les oreilles de ce plat sont décorées avec autant de profusion que la partie centrale, et ce sont encore des sacrifices à Dionysos entourés d'instruments de musique, de lièvres, de panthères et de masques de satyres.

LA PATÈRE DE BIZERTE.

Photographie communiquée par le Service des Antiquités du Protectorat.

Les oreilles ont été soudées au plateau au sortir du moule où elles ont été coulées; chaque partie a été soigneusement burinée, et l'on a doré les ornements ainsi obtenus. L'or employé n'est pas le même partout; à côté de l'or jaune, « apparaît, nous dit M. Gauckler, un métal plus terne, une sorte d'*or blanc*, où il faut sans doute reconnaître l'*electrum* des anciens, et dont l'intervention très discrète suffit à donner plus de clarté à la composition, à souligner l'opposition des chairs nues et des draperies, à distinguer les vêtements de dessous de l'écharpe qui les recouvre ».

En résumé, d'après ce même auteur, « la patère de Bizerte a tous les caractères d'une œuvre alexandrine, mais c'est encore une œuvre grecque; l'ordonnance de l'ensemble demeure harmonieuse; l'importance des sujets figurés est proportionnée à la place qu'ils occupent, et la logique préside au choix des moyens d'expression comme à la répartition des ornements sur la patère. L'œuvre conserve donc à un haut degré les deux qualités propres à la race hellénique, l'ordre et la mesure. Rien n'y décèle l'influence romaine. Elle ne me semble pas pouvoir être datée d'une époque postérieure au commencement du premier siècle de notre ère ».

BARRAGE ROMAIN SUR L'OUED-ED-DERB, A KASSERINE.

Photographie communiquée par le Service des Antiquités du Protectorat.

La seconde trouvaille importante faite à Bizerte, pendant les dragages, fut, en 1893, celle d'une tessère ou plaque de bronze rectangulaire, de $0^{m}145$ de hauteur sur $0^{m}077$ de large, surmontée d'un anneau et

portant sur une de ses faces l'inscription latine suivante disposée sur six lignes :

Tessera [*m*][1] *pagi Minervi M* [*arcus*] *Grattius M*[*arci*] *f*[*ilius*] *Pap*[*iria tribu*] *mag*[*ister*] *pagi d*[*e*] *s*[*ua*] *p*[*ecunia*] *d*[*edit*].

D'après M. Héron de Villefosse *(Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, 1894), ces tessères, dont on ne connaît que trois exemples, devaient être des plaques commémoratives rappelant des noms de bienfaiteurs, et destinées à être suspendues dans les salles des édifices municipaux.

Bien qu'elle ne soit pas datée, la tessère de Bizerte paraît remonter aux dernières années de la République ou aux premières de l'Empire.

On ignore la position du *Pagus Minervius* qui se trouvait probablement en Afrique.

Grâce à la Compagnie du port de Bizerte, qui s'est empressée de déférer à la demande de la Direction des antiquités et des arts, patère et tessère ont été déposées au musée du Bardo, où elles font maintenant partie des collections Alaoui.

Parmi les fouilles les plus récentes, il convient de citer celles très importantes commencées en 1902 sous la direction de M. Gauckler, continuées à l'heure actuelle sur l'emplacement de l'ancienne Gighti, maintenant Bou-Ghrara, en face de l'île de Djerba. Conduits sur place par M. Sadoux, inspecteur des antiquités, aidé de M. le capitaine Delom, puis de M. le lieutenant Chauvin, les travaux ont eu pour premier résultat le déblaiement du forum qui était entouré de toute une série de temples et de monuments publics dans les ruines desquels on a trouvé une tête colossale de Jupiter Sérapis, une belle statue de la Concorde Panthée et une autre d'Hercule, dont la tête seule est haute de 50 centimètres.

FOUILLES DE GIGHTI : PORTE D'ENTRÉE DU FORUM.

Photographie communiquée par le Service des Antiquités du Protectorat.

Ce forum, auquel on accédait par deux portes triomphales, présente un intérêt historique et archéologique de premier ordre par la quantité d'inscriptions et de dédicaces que l'on y a relevées. Elles concernent principalement les empereurs de la dynastie des Antonins, des fonctionnaires, des bienfaiteurs de la cité et des citoyens illustres. Construit au second siècle de l'ère chrétienne, vers la même époque que Timgad, Gighti avait une décoration architecturale fort riche, qui portait l'empreinte de l'influence grecque ; de nombreux échantillons en ont été recueillis et déposés au musée du Bardo.

Profitant de sa présence à Bou-Ghrara pour faire une tournée dans l'île de Djerba, M. Sadoux vient d'y découvrir plusieurs installations hydrauliques d'un type inconnu et une grande sépulture creusée dans le tuf, qui pourrait bien remonter à l'époque punique. Il a, de plus, à l'aide de sondages sommaires, reconstitué le plan de la basilique chrétienne d'El-Kantara (Meninx), dont les ruines avaient été, il y a quelques années, bouleversées par des recherches pratiquées sans méthode.

Les fouilles de Dougga *(Thugga)* ont, depuis quelque temps, pris un développement beaucoup plus grand, grâce aux crédits dont le service des antiquités a pu disposer à cet effet. Parmi les nombreuses mosaïques qui ont été récemment découvertes, « la plus intéressante représente l'aurige vainqueur *Eros*, debout sur un quadrige et tenant un fouet, une couronne et une palme. Deux des chevaux de l'attelage ont leur nom inscrit au-dessus de leur tête : *Amandus* et *Frunitus ;* au-dessous du bras droit du cocher, le mosaïste a tracé cette dédicace flatteuse : *Eros, omnia per te.* De l'autre côté, garnissant le coin du tableau, à gauche du personnage, on aperçoit les arcades de l'hippodrome et les *carceres*[1] ».

Depuis trois ans, la Direction des antiquités a également entrepris, avec le concours de nos officiers, l'exploration, dans l'extrême sud tunisien, de cette zone frontière que les Romains appelaient *limes tripolitanus*. L'année dernière a été consacrée à déblayer le *castellum* ou poste fortifié de Ksar Tarcine, jadis *Tibubuci*, comme l'a fait connaître la dédicace retrouvée dans les décombres de la porte d'entrée et qui remonte aux premières années du IVe siècle. La citerne et le réservoir ont été restaurés, et après tant de siècles d'interruption, ils fonctionnent maintenant comme au premier jour, à la grande joie des habitants de cette région qui souffre de la rareté des pluies.

Sur ce chapitre de l'irrigation, capital pour l'agriculture dans l'Afrique du Nord, les fouilles auxquelles on se livre nous apportent, chaque jour, des renseignements de plus en plus précis et utiles, car les Romains, nos devanciers, y étaient passés maîtres ; non contents de construire quantité d'aqueducs, de citernes, etc., dont on retrouve, à chaque instant, des traces parfois grandioses, ils avaient conçu et mené à bien tout un système de barrages et de réservoirs analogues à ceux que les Anglais viennent d'inaugurer en Haute-Égypte.

1. Les lettres entre crochets manquent dans l'inscription.

1. Gauckler. — *Les fouilles de Tunisie.* — Revue archéologique, T. XLI, p. 400. Novembre-décembre 1902.

« Il reste, dit M. Gaston Boissier, assez de ces grands ouvrages pour nous faire admirer l'habileté des ingénieurs qui les exécutèrent. Toutes les précautions étaient prises pour en assurer la durée. Nous voyons, par exemple, qu'on a soin de les placer après une courbe du fleuve, ce qui diminue le choc que les murailles du barrage auront à supporter.... Ces réservoirs, ces barrages existent partout; dans le Hodna, une contrée presque sauvage, on en a retrouvé jusqu'à trois, l'un sur l'autre; et dans le nombre, il y en a un qui pouvait contenir 1 200 000 litres....

« Ils existaient sans doute encore du temps des Vandales....

« Ce sont les Arabes qui ont tout laissé périr. Grâce à leur apathie et à leur imprévoyance, les sources ont tari, les barrages se sont effondrés, les fleuves ont de nouveau emporté toutes leurs eaux à la mer; et voilà comment ces plaines, qui semblèrent si belles aux compagnons de Sidi Okba et qu'ils appelaient « un jardin fleuri », sont devenues presque partout un désert[1]. »

Si cette enquête archéologique, poursuivie depuis vingt ans sans relâche, n'avait pour résultat que de nous expliquer comment s'y prirent les Romains pour transformer des solitudes arides en greniers d'abondance, sa raison d'être et les dépenses qu'elle nécessite seraient déjà bien justifiées; que pourraient donc lui objecter les plus chagrins esprits, quand, par surcroît, chaque coup de pioche, pour ainsi dire, reprend à la terre quelque objet d'art antique dont l'éternelle jeunesse a désarmé le temps?

G. du Bosco de Beaumont.

Rectification générale de la Cote des Montagnes, en Suisse.

Le bureau topographique fédéral, à Berne, à la suite d'un rapport du docteur Hilfiker, chargé d'évaluer, d'une manière plus précise, les altitudes de la Suisse par rapport au niveau de la mer, prépare une nouvelle carte du pays, où la hauteur de toutes les montagnes sera réduite de 3 mètres, déduits du chiffre donné par les cartes actuelles. L'erreur qui a subsisté jusqu'à ce jour dans la cote des cartes fédérales, provient d'un repérage inexact de l'altitude de la Pierre à Niton, petit rocher situé dans le lac de Genève et non loin de cette ville, altitude qui a toujours servi de base unique à l'évaluation de la hauteur des montagnes, en Suisse.

Voici, à ce sujet, quelques lignes du rapport que le service topographique fédéral vient de publier et où il résume le travail du docteur Hilfiker :

Ce travail, très consciencieusement fait, présente une discussion sur les différences de niveau des mers qui baignent l'Europe, sur les méthodes de nivellement et leurs résultats, et signale les différences qui existent entre les cotes de la Pierre à Niton, point de départ adopté pour le nivellement de précision de la Suisse, suivant qu'on les rapporte aux divers nivellements de précision des pays voisins.

De toutes ces recherches, M. Hilfiker conclut que la cote du repère de la Pierre à Niton doit être arrêtée au chiffre de $373^{m}6$. Cette altitude coïncide, en effet, à moins d'un décimètre près, aussi bien avec celle qui est donnée par le raccord de notre nivellement avec le nivellement de précision français, rapporté au niveau moyen de la Méditerranée à Marseille, qu'avec celle qui résulte des comparaisons effectuées entre le nivellement des quatre États confinant la Suisse.

Jusqu'ici, les cartes suisses officielles cotaient la Pierre à Niton à $376^{m}86$ au-dessus du niveau de la mer. Cette altitude avait été déduite d'anciennes mensurations trigonométriques, qui s'étaient rencontrées au Signal du Chasseral, l'un des sommets du Jura suisse.

M. le professeur Raoul Gautier, directeur de l'Observatoire de Genève, ajoute à ce rapport les lignes explicatives suivantes :

« .... Avec le temps, les méthodes d'évaluer la cote des montagnes se perfectionnent nécessairement. Quand il s'est agi, en 1832, de fixer cartographiquement les *hauteurs absolues* de la Suisse, il y avait deux choses à faire :

1° Déterminer les hauteurs des différents points importants du pays par rapport à un certain *zéro* suisse choisi arbitrairement et pour lequel le général Dufour a pris le repère de la Pierre à Niton dans le port de Genève; 2° Déterminer le mieux possible la cote d'altitude de ce zéro, par rapport au niveau moyen des mers.

Pour le premier point, les travaux ont été exécutés graduellement en Suisse, d'abord par les méthodes de la triangulation, puis, depuis 1864, par le nivellement de précision de la Suisse dirigé par Hirsch et Ploutamon. Les *hauteurs relatives*, rapportées à la Pierre à Niton, sont continuellement revisées et corrigées par le service topographique fédéral, mais elles sont d'une exactitude parfaitement suffisante pour les besoins pratiques.

Quant aux *hauteurs absolues* par rapport au nive au des mers, il fallait adopter un chiffre pour la cote de la Pierre à Niton en vue de la carte Dufour. A cette époque (1836-1840), le raccordement trigonométrique avec la France était le meilleur, mais se faisait sur une cote élevée, le Chasseral. Mais il y avait une erreur qui s'est révélée ultérieurement de plus de 3 mètres. M. Hilfiker propose en vue de la nouvelle carte fédérale, le chiffre de $373^{m}6$ qui est *certainement* exact à quelques centimètres près; mais aucun géodosien ne considérera ce chiffre comme l'expression de l'*absolue* vérité. C'est une très bonne approximation, voilà tout.

J'ajoute que les grands travaux, exécutés dans les différents pays, tendent à constater que le niveau moyen des mers (et des océans) est beaucoup plus uniforme qu'on ne le croyait, il y a vingt ou trente ans. Ainsi le nivellement général de la France fournit le même niveau pour l'Atlantique et la Méditerranée. Les divergences anciennes provenaient d'erreurs dans les mesures. »

1. *L'Afrique romaine*, pp. 141, 142. Paris, Hachette, 1903.

Le nouveau Tracé du Chemin de fer du Yun-nan.

Nous avons expliqué dans une étude antérieure sur les chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yun-nan[1] comment la ligne qui relie Lao-kai, en territoire français, à Yun-nan-sen, en territoire chinois, avait été concédée en décembre 1898 au Gouvernement général de l'Indo-Chine, et comment l'autorisation de construire avait été consentie, en juin 1901, à une société financière française. Un premier tracé fut immédiatement proposé par les ingénieurs de la compagnie concessionnaire et approuvé; puis une nouvelle enquête fit rechercher un tracé différent que le Parlement reconnut préférable et approuva dernièrement.

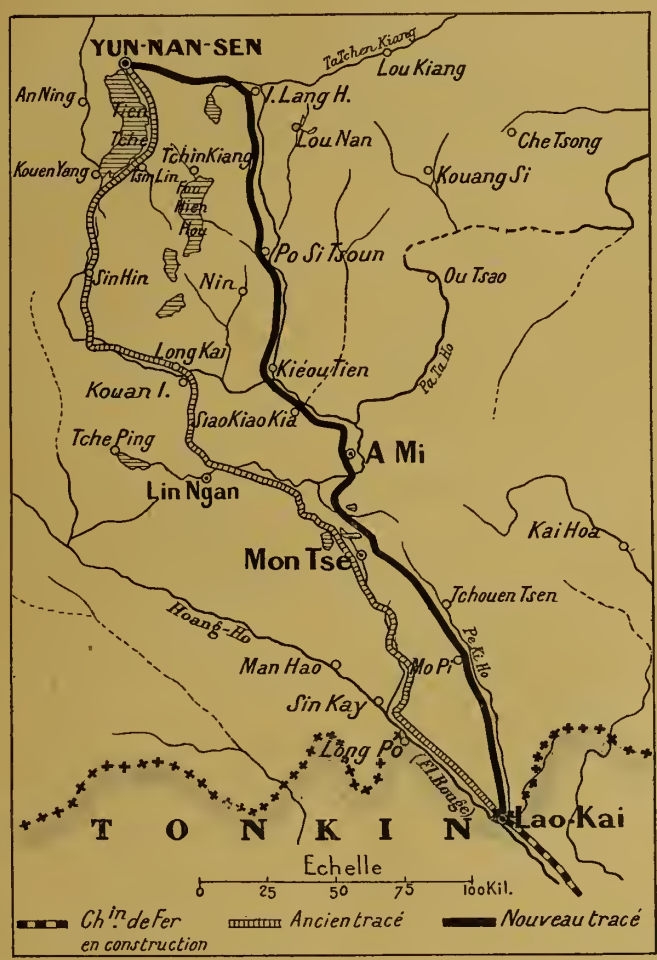
Voici quelles sont les différences essentielles qui le distinguent de l'ancien.

L'ancien tracé avait 468 kilomètres; le nouveau en a 438 seulement, soit 30 de moins.

L'ancien tracé était à montée très lente sur la rive gauche du fleuve Rouge, jusqu'à Sin-kay; puis il faisait l'escalade du plateau et franchissait un col au sud de la ville de Mon-tsé, à une altitude de 1 600 mètres environ. Toute la plaine de Mon-tsé était traversée, et la ligne s'infléchissait alors vers le nord-est pour passer près de la grande ville de Lin-ngan, puis remontait vers le nord où elle ne rencontrait plus un seul point important jusqu'à Kouen-yang. Elle aboutissait, enfin, sur la rive est du lac de Yun-nan-sen.

Avec le nouveau tracé, la ligne monte de suite au départ de Lao-kai, ce qui permet une pente plus douce. Mais le tracé arrive près de Mon-tsé, à un col dont la hauteur est de 1 710 mètres, ce qui fait que la voie se trouve à une altitude de 240 mètres au-dessus de la ville. La gare projetée est à trois quarts d'heure du centre des affaires au lieu de toucher ce centre même.

1. Voir *A travers le Monde*, 1902, page 285.



LE CHEMIN DE FER DU YUN-NAN.

La ligne monte alors vers le nord et passe à A Mi, centre qui serait plus important que Mon-tsé, si Mon-tsé n'avait pas la douane. Ce n'est, en effet, que par l'installation des douanes impériales chinoises que Mon-tsé a pris quelque importance. Mais A Mi, comme agglomération et mouvement commercial, est beaucoup plus considérable.

Après avoir quitté A Mi, la ligne suit la vallée du Pa-ta-ho et d'un de ses affluents, puis passe par Po-si-tsoun et par I. Lang H. Entre I. Lang H. et Yun-nan-sen, la voie franchit la ligne de partage des eaux entre le bassin du Yang-tsé et le bassin du Si-kiang. Sur une partie de ce parcours, elle pourra servir d'amorce à la future ligne vers Suï-fou.

L'ancien tracé, outre qu'il était plus long, prévoyait dans le Sin-chien des courbes à rayons de 75 mètres et des déclivités de 22 millimètres.

Dans le nouveau tracé, les rayons les plus courts seront de 100 mètres, et les déclivités les plus fortes de 15 millimètres.

La ligne sera donc d'une exploitation plus facile. C'était un but à atteindre; mais ce n'est pas le seul : une différence de 30 kilomètres en moins, des travaux d'art plus praticables ne sont pas les causes principales qui ont fait modifier le tracé du parcours. Les ingénieurs ont hésité entre deux partis à prendre parce que l'un profite à l'état de choses présent, l'autre escompte l'avenir.

En d'autres termes, il s'agissait de savoir si le nouveau chemin de fer serait la ligne Lao-kai-Yun-nan-sen par Mon-tsé ou par A Mi et la vallée du Pa-ta-ho. Le premier parcours avantageait Mon-tsé; Mon-tsé, centre d'un grand commerce de transit pour les produits du sud et du centre, qui se dirigent sur le Koueï-tchéou, le Kouang-si, ou qui vont rejoindre la rivière de Canton (Yué-ho) à Peï-haï. Mais Mon-tsé a le gros inconvénient d'être situé dans une contrée peuplée de sauvages (Téou-laos, Paï-y, Ho-my, Lolos, etc.) et qui offre des chances problématiques ou au moins très lointaines de devenir jamais pour un chemin de fer une ligne fructueuse d'exploitation.

On ne peut pas dire que, dans le second tracé, Mon-tsé ait été absolument sacrifié, puisque la voie ferrée passera encore à 4 ou 5 kilomètres de la ville et

que, dans peu d'années probablement, des constructions nouvelles la rapprocheront de la gare projetée. Mais enfin le nouveau tracé lui préfère évidemment la ville d'A Mi, moins développée actuellement, mais qui pourra un jour supplanter sa rivale, et surtout il préfère aux montagnes qui avoisinent Mon-tsé, la vallée riche et pleine d'avenir où coule le Pa-ta-ho.

Ainsi donc, facilité d'exécution, économie d'exploitation, espérance d'un avenir plus rémunérateur, tels sont les avantages qui ont prévalu en face d'un dommage probablement réparable causé à Mon-tsé et qui ont fait adopter le nouveau tracé de préférence à l'ancien.

Une Exploratrice comme il y en a peu. — Mrs Sheldon en Afrique.

Les annales de la géographie ont inscrit sur le livre d'or des grands explorateurs plus d'un nom de femme. Toutefois, aucune de ces grandes voyageuses ne saurait disputer la palme du courage et de la froide énergie à une Américaine, Mistress French Sheldon, dont les aventures tiennent du romanesque le plus fabuleux. Cette jeune femme a entrepris de pénétrer au cœur de l'Afrique en organisant une expédition entièrement composée d'indigènes noirs, sur lesquels elle exerçait un prestige absolu : ils l'appelaient « Bébé Bwana », qui ne signifie pas ce qu'on pourrait croire, mais peut se traduire par le mot de Majesté. Elle a traité sur le pied d'égalité avec nombre de sultans puissants et redoutés, et a su se frayer un chemin à travers des peuplades signalées par tous les voyageurs comme extrêmement farouches et inhospitalières. Par quel moyen a-t-elle fait tous ces prodiges? En unissant la plus mâle énergie au tact féminin le plus exquis. Ses tours de force ne se comptent plus : c'est ainsi qu'elle est descendue vers les bords du lac Chalan par des parois de rochers perpendiculaires, exploit d'alpiniste qu'une haute autorité en ces matières, Sir Harry Johnston, déclarait impossible.

D'ailleurs, Mistress Sheldon est une femme aux talents les plus variés. On lui doit des romans, des drames, des traductions. Elle est docteur en médecine. A l'en croire, elle n'a trouvé sur sa route aucune race, si féroce ou si dégradée qu'on la suppose, chez laquelle elle n'ait réussi à réveiller des sentiments humains. Un jour, elle dut user de toute son autorité sur sa troupe en pleine révolte et la fit rentrer dans l'obéissance en braquant son revolver sur les rameurs qui avaient déjà jeté leurs rames. Un autre exploit établit définitivement son ascendant moral : on la vit atteindre d'une balle un aigle royal qui planait très haut. A partir de ce moment, l'infaillible tireur féminin a fait de ses sauvages autant d'admirateurs ou plutôt de dévots à sa personne.

Un jour, un marchand d'esclaves arabe lui a fait courir le plus grand péril. Il recrutait des femmes pour peupler le harem d'un sultan de la partie septentrionale de l'Est Africain, et Mistress Sheldon lui plut, par malheur, pour elle. Il sut, malgré la répugnance de la voyageuse, lui arracher la permission de pénétrer dans son camp. Lorsque la nuit fut venue, il se glissa parmi les Ascaris qui montaient la garde autour de la tente de « Sa Majesté. » Celle-ci dormait déjà ; mais une grande voyageuse a le sommeil léger, et elle se réveilla en sursaut au moment où le malfaiteur se glissait dans la tente et étendait déjà la main sur elle. Elle sauta sur son revolver, blessa l'homme à l'avant-bras, mais ne put s'emparer de lui. Les Ascaris se jetèrent sur lui et le tuèrent.

Une autre nuit, elle dormait dans son palanquin, lorsqu'elle se réveilla tout à coup avec des sueurs froides : un corps énorme, lisse, horriblement froid, pesait sur elle, rampait sur elle!... Les baguettes de bambou du palanquin craquaient à se briser. Elle se recule pour éviter l'odieux contact : en vain elle veut crier, mais aucun son ne sort de ses lèvres. Par bonheur, un Ascari écarte à ce moment le rideau, et, à l'horreur de tous, une lanterne projette sa lumière sur un gigantesque serpent! A coups de hache, à coups de couteau, l'intrus fut bientôt mis en pièces!

Ajoutons que dans le cours de ses voyages, Mistress Sheldon a dû subir la cérémonie de la fraternité du sang, telle que nous l'avons décrite tout dernièrement, avec trente-cinq potentats nègres rencontrés sur sa route.

Chez les Cannibales du Pacifique.

Voici une aventure telle qu'on croyait qu'il ne dût plus y en avoir. Elle est d'un autre siècle et capable d'émouvoir l'ombre de Bernardin de Saint-Pierre. Nous en devons l'authentique récit à une revue américaine.

L'hôpital Mercer, à Trenton (New Jersey), en Amérique, compte en ce moment, au nombre de ses patients, un ingénieur de marine du nom de Vincent Lindon. Son mal est d'espèce plutôt rare : il a le nez troué. Ce trou dans le nez lui vient de rapports un peu trop étroits, que, bien malgré lui, il a eus avec des cannibales; voici dans quelles circonstances :

Il s'était embarqué l'année dernière à San Francisco, sur le navire anglais *Etrex*, qui se rendait à Sydney en passant près des îles Fidji et Samoa. Ces archipels comprennent encore nombre d'îles inexplorées, qui sont des repaires de cannibales, et que les navigateurs fuient pour cette raison. Or, le matin du 4 août, l'*Etrex*, dans ces parages, fut atteint par la foudre et sombra presque sur-le-champ. Vincent Lindon se jeta à la mer; après avoir nagé pendant une heure, son pied toucha le fond de la mer, qui s'élevait rapidement dans la direction d'une île toute voisine, où il aborda plus mort que vif. Sur la rive, il trouva quatre de ses camarades et le capitaine Barker, qui, comme lui, s'étaient sauvés à la nage.

Où se trouvaient-ils? Ils n'en savaient rien. Il faisait nuit noire. Épuisés de fatigue, ils se jetèrent sur le sol et s'endormirent d'un profond sommeil. Des cris bizarres, d'innombrables cris les réveillèrent : se levant en sursaut, ils aperçurent, aux lueurs de l'aube, une foule de sauvages qui les entouraient. Ils leur firent comprendre par signes qu'ils mouraient de faim, et les naturels s'empressèrent de leur apporter en abondance des bananes, des fruits de l'arbre à pin et un quartier de viande crue. L'île était petite et plate, avec une maigre végétation. En se voyant traités d'une manière si hospitalière, les naufragés se crurent dans des îles Samoa, dont les habitants sont doux et accueillants. Mais le lendemain, une nuée d'hommes armés aborda dans l'île avec des prisonniers qu'ils avaient faits dans des îles voisines. Un grand festin fut organisé pour célébrer le retour des vainqueurs, et les cinq malheureux comprirent qu'ils risquaient d'y prendre part, non comme mangeurs, mais comme mangés : ils n'étaient pas des hôtes, mais de la viande de boucherie! On le leur fit bien voir : étroitement garrottés, on les jeta dans une fosse profonde de cinq pieds, où on les laissa pendant quatre jours. Soir et matin, une femme, qui à la grande stupéfaction des captifs était une femme blanche, venait leur apporter une nourriture abondante. Mais ils eurent beau lui adresser la parole dans tous les idiomes européens qu'ils connaissaient, elle n'eut jamais l'air de les comprendre. D'ailleurs, elle se montrait avec eux d'une grande douceur et ne leur cachait point sa sympathie.

Le quatrième jour, on les tira de leur fosse pour pratiquer sur eux une horrible opération : avec des couteaux à lame de chêne, on leur fit dans le nez un trou par lequel on passa une corde, et, ainsi enchaînés, ils se virent attachés à un poteau non loin d'un énorme feu. Sur ce feu, une broche formée d'un bâton horizontal soutenu par deux pieux, allait recevoir successivement une douzaine de prisonniers que les sauvages faisaient rôtir tout vivants. C'était le nombre des victimes quotidiennes qui fournissaient le menu d'un festin sans fin et presque sans trêve. Ce jour-là, un ou plusieurs blancs allaient avantageusement varier la liste des plats, dont les quatre jours précédents, la chair polynésienne avait fait exclusivement les frais. Seulement, les naufragés auraient l'honneur d'être réservés au chef et à ses femmes.

Sous leurs yeux épouvantés, un maître coq détacha le capitaine Barker de ses compagnons et l'embrocha comme un poulet. Ils virent le malheureux se débattre, palpiter, se tordre de douleur, grésiller tout vivant sur le brasier, pendant que l'opérateur tournait tout doucement le corps afin d'exposer tous les côtés à la flamme, et que les favorites du chef dansaient de joie à la perspective du morceau de roi qu'on leur apprêtait.

A l'aube suivante, les pieux auxquels ils étaient attachés dans leur prison s'ébranlèrent : ils se redressèrent, dans la conviction qu'enfin leur jour était venu; mais c'était le jour de la délivrance! A la place du cuisinier de chair humaine et des sauvages convives dansant autour d'un grand feu, ils ne virent que la femme blanche qui leur désigna un canot amarré sur le rivage. D'ailleurs, l'île était vide et les bourreaux étaient sans doute repartis pour une nouvelle razzia. Les naufragés sautèrent dans la barque, la poussèrent dans la mer. Ils ramèrent pendant trois jours; le quatrième jour, ils se virent recueillis par un shooner qui se dirigeait vers Honolulu.

Une Maison lacustre sur le Lac de Constance.

M. Henneberg, riche fabricant de soie à Zurich, a réalisé une fantaisie fort originale. Il s'est fait construire près de Lindau, sur le lac de Constance, une maison lacustre placée à environ 60 mètres du rivage. Cette maison, posée sur pilotis, domine d'environ 2 mètres les eaux du lac. Elle est la reproduction fidèle d'une maison lacustre placée au musée de Zurich et qui provient des premiers habitants de la Suisse à un âge préhistorique. Elle ne comporte qu'une seule pièce et est entourée d'une galerie de 2 mètres de largeur. Les parois sont faites en un clayonnage d'osier recouvert d'argile. Le sol est de même fait en terre glaise battue et recouvert d'une claie en osier. La toiture est en paille. Le mobilier est fort primitif et exécuté d'après les rares échantillons trouvés dans les eaux des lacs de la Suisse. Les vitres sont remplacées par des vessies de porc. Les parois intérieures de l'unique chambre sont ornées de dessins faits au charbon et au sang de bœuf.

Commandant de Balincourt. — *Les Flottes de combat en 1903.* 1 vol. in-16 oblong de 842 pages, avec 493 figures schématiques de bâtiments, élégamment relié en percaline souple, tranches rouges. Paris, Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts. Prix : 6 francs.

Au moment où l'attention se reporte, dans tous les pays, sur les marines militaires et où le rôle de celles-ci est appelé à grandir de plus en plus, aucun ouvrage ne saurait être accueilli avec un plus vif intérêt que cette nouvelle édition, augmentée et soigneusement mise à jour, de la publication aujourd'hui si connue du commandant de Balincourt. Sous sa forme originale et essentiellement pratique d'un carnet-dictionnaire, cet ouvrage donne, d'une façon judicieusement condensée, les renseignements les plus complets et les plus précis sur les flottes de toutes les puissances, rangées par ordre alphabétique.

Mais celui-ci n'est pas un dictionnaire pur et simple, une sèche énumération de bateaux : en tête de la partie réservée à chaque puissance, on trouve une notice succincte sur l'organisation générale de ses escadres et la valeur relative qu'il convient de leur attribuer. De plus, les nombreux croquis schématiques reproduisant les types de toutes les unités de combat, contribuent puissamment à éclairer le texte. Ajoutons que ce « Carnet international de l'officier de marine » se recommande par un format commode et très maniable qui en fait un véritable livre de poche — sans lui ôter la valeur d'un ouvrage de bibliothèque.

Charles Schinder. — *En Irlande.* Paris, F. Juven, éditeur, 122, rue Réaumur. Prix : 3 fr. 50.

Météorologie pratique. — Le Vent *(Suite*[1]*)*.

Dans notre dernier article nous avons étudié le premier des éléments du vent : la direction. Avant de parler de la vitesse et de la force du vent, voyons donc comment on peut représenter schématiquement ce que l'on appelle le vent moyen. La détermination du vent moyen permettra en outre de se rendre compte du vent dominant.

Pour obtenir la rose de la direction et de la fréquence des vents dans un lieu déterminé, on y observera tous les jours la direction du vent et, au bout de plusieurs mois ou d'une année, on réunira pour chaque rumb du vent le nombre des observations. On construira alors une rose des vents et sur chaque direction on portera une longueur proportionnelle au nombre de fois que le vent a soufflé dans chacune d'elles. En joignant les sommets des flèches par des lignes on obtiendra un polygone fermé dont la lecture, à première vue, indiquera le vent dominant. On aura exactement le vent moyen en appliquant la règle du parallélogramme des forces bien connue en mécanique, en assimilant les seize rayons de la rose des vents à autant de forces concourantes.

VITESSE DU VENT. ANÉMOMÈTRES

La vitesse du vent est le nombre de mètres que parcourent les molécules d'air en une seconde. Une vitesse de 10 mètres, par exemple, signifie que le vent ferait parcourir 10 mètres par seconde à un corps très léger comme un petit ballon. On évalue encore quelquefois la vitesse du vent en kilomètres à l'heure, et il est facile de passer d'un mode d'évaluation à l'autre.

On mesure la vitesse du vent au moyen des anémomètres. Il en existe aujourd'hui un certain nombre de modèles plus ou moins compliqués. Dans celui de *Robinson*, on utilise le mouvement acquis sous la force du vent par un moulinet à quatre branches horizontales, portant chacune à son extrémité un hémisphère métallique creux. Le nombre de tours est proportionnel à la vitesse du vent, et, la vitesse du moulinet étant trois fois moindre que celle du vent, on aura cette dernière en multipliant par 3 celle du moulinet. Un système de roues dentées et de pignons permet de lire ou même d'enregistrer le nombre de tours du moulinet. Cet anémomètre est le plus simple de tous, et on pourra le voir fonctionner dans tous les observatoires météorologiques. A cet anémomètre est associé presque toujours celui de *Salleron* constitué par deux roues verticales à palettes obliques et tournant autour d'un axe horizontal. Un dispositif spécial permet alors d'obtenir graphiquement la disposition du vent.

L'anémomètre multiplicateur de *Bourdon*, que l'on peut voir fonctionner au sommet de l'Observatoire de Paris, est formé par deux tubes coniques de dimensions inégales, réunis par leurs petites bases. Un manomètre à eau est mis en rapport, par un dispositif spécial, d'une part avec l'orifice du petit cône, de l'autre avec la partie médiane de l'anémomètre. Le niveau de l'eau dans le manomètre est le même dans les deux branches si la vitesse et la pression du vent sont nulles ; mais que ces deux éléments viennent à augmenter, et aussitôt la colonne d'eau tend à s'élever proportionnellement.

On construit maintenant de petits anémomètres en aluminium, assez usités dans les mines, pour mesurer la ventilation, et basés sur les mêmes principes que ceux de Robinson et Salleron. Ils rendront certainement les plus grands services aux explorateurs.

FORCE DU VENT

La force du vent ou intensité est la pression qu'il exerce sur une surface plane de 1 mètre carré, placée normalement à sa direction. Cette pression est proportionnelle au carré de la vitesse. Un vent dont la vitesse est de 1 mètre par seconde exerce, sur une surface de 1 mètre carré une pression de 0 kg 125. Le tableau suivant permettra de se rendre compte des pressions considérables exercées par les vents violents :

Vitesse du vent.	Pression exercée.	
1 mètre.	0 kg.	125
2	0	5
3	1	125
4	2	
5	3	125
6	4	500
7	6	125
8	8	
9	10	125
10	12	5
11	15	125
12	18	
15	28	125
20	50	
25	78	125
30	112	500
35	153	125
40	200	

La vitesse de 40 mètres par seconde est observée quelquefois dans les fortes tempêtes.

La force ou pression du vent peut se mesurer au moyen des *anémomètres de pression*. L'anémomètre de pression de *Bouguer* consiste en une plaque plane circulaire de surface connue que l'on présente normalement à la direction du vent. La plaque est munie d'une tige traversant sans frottement un tube contenant un ressort à boudin. Une graduation fait connaître de combien ce ressort se contracte sous l'action du vent.

Un anémomètre de pression plus exact que le précédent est celui de *Lind*. Il consiste en une sorte de manomètre formé par un tube recourbé en siphon, et contenant du mercure. Une des branches du tube présente un orifice circulaire qui est toujours amené face au vent, grâce aux ailes d'une girouette sur laquelle cet anémomètre est fixé. La différence du niveau du mercure dans les deux tubes donne la mesure de la pression exercée par le vent.

Un anémomètre de pression très simple est celui de *Taupenot*. C'est une lame métallique peu épaisse disposée pour tourner autour d'un axe horizontal. Plus le vent est fort, plus la plaque se soulève, et par la mesure de l'angle qu'elle fait avec la verticale on a une idée de la pression exercée par le vent.

Si l'on ne possédait pas d'anémomètre, il ne faudrait pas cependant négliger, surtout dans les grandes explorations en pays inconnus, de noter les éléments du vent. On peut, en effet, évaluer à l'estime la force du vent au moyen des degrés de l'échelle dite de *Beaufort*. Cette échelle donne même des indications assez précises sur la vitesse du vent. On la trouvera dans tous les traités de météorologie. Nous ne donnerons ici que l'échelle terrestre, suffisante dans la plupart des cas.

Ech. terrestre.	Vitesse en mètres par seconde.	Observations.
0. Calme. . .	0 m. à 1 m.	Fumée verticale, feuilles des arbres immobiles.
1. Faible. . .	1 à 4 .	Sensible aux mains, à la figure, agite les feuilles légères.
2. Modéré. .	4 à 8 .	Fait flotter un drapeau, agite les petites branches.
3. Assez fort.	8 à 12 .	Agite les grosses branches.
4. Fort. . . .	12 à 16 .	Plie les grosses branches et les petits arbres.
5. Violent. .	16 à 25 .	Secoue violemment tous les arbres, brise les petites branches.
6. Ouragan. .	25 et plus.	Renverse les cheminées, brise et déracine les arbres.

Vitesse et force ne sont pas les deux seuls caractères qu'il soit intéressant d'examiner dans le vent.

Le vent est sujet, comme les autres éléments météorologiques, pression barométrique, température, que nous avons déjà étudiés, à des variations diurnes et annuelles.

Nous étudierons ces différentes et importantes variations dans un article ultérieur.

(*A suivre.*) F. Quénisset.

1. Voir le numéro 19, page 152.

Une Cité morte à Ceylan. Les Ruines d'Anuradhapura.

Anuradhapura, première capitale de la monarchie cinghalaise, à Ceylan, fondée cinq siècles avant notre ère, et abandonnée depuis un millier d'années, est aujourd'hui perdue dans la jungle, vers le centre de l'île, en terres basses. Pour y parvenir, on prend le chemin de fer jusqu'à Matalé, quelques stations au-dessous de Kandy. Là s'arrête la ligne qui doit, sous peu d'années, traverser l'île de part en part. En attendant, c'est une patache qui fait le service jusqu'à Jafna, c'est-à-dire jusqu'au détroit qui sépare Ceylan du continent Indien ; elle s'arrête en passant à Anuradhapura.

Sortant du Rest House de Matalé, le Royal-Mail-Coach se dirige vers Anuradhapura. Dans l'unique rue de l'interminable faubourg l'animation est grande à cette heure matinale, l'heure du marché où grouille la foule indigène sous ses oripeaux multicolores. Le Royal-Mail-Coach s'avance conscient de son importance : car il transporte la poste d'une extrémité de l'île à l'autre, jusqu'à Jafna, en passant par les régions les plus sauvages. Il est le continuateur du chemin de fer à partir de Matalé, quelque chose comme le suppléant de la vapeur. Sur le marchepied du siège, tantôt debout, tantôt accroupi, un Hindou se tient à demi-nu. Autour de son chapeau mou un mouchoir rouge est enroulé, sorte de compromis entre la coiffure des nouveaux maîtres du pays et le turban des ancêtres. Il sonne de la trompette, s'époumonne, objurgue les passants, harcelle les chevaux.

LA ROUTE DÉLICIEUSE DE MATALÉ A ANURADHAPURA.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

Les plus glorieux coachmen de Paris mènent moins de tapage quand, le soir d'une réunion d'Auteuil, ils descendent les Champs-Élysées au trot pressé de leurs chevaux. Sur le passage du véhicule, tout se range : les lourds chariots aux bâches de paille hautes comme des voûtes, et les longues files d'indigènes qui cheminent d'un pas souple et silencieux. Il y en a de toutes les nuances et de tous les costumes, car ce sol fertile porte autant de sortes d'hommes que de variétés de fruits. Les Cinghalais, avec leur peigne d'écaille fiché dans la torsade des cheveux, affectionnent les étoffes aux teintes vives ; les Hindous, bruns et noirs, aux traits réguliers, drapent leur haute taille dans des toges blanches, ou ceignent leurs reins d'un simple morceau d'étoffe sous le torse nu. Pêle-mêle avec eux s'avancent des bonzes à la robe jaune ou des prêtres birmans, des Afghans en bonnet pointu et des métis portugais, pleins de morgue sous le costume européen.

Malgré son nom sonore, et l'évidente considération qu'il inspire à la foule, le Royal-Mail-Coach n'est qu'un affreux petit breack, avec un toit et des rideaux de cuir, à la façon des tapissières. Œuvre d'un carrossier du pays, il porte, du siège à l'arrière, la marque de fabrique, sur les essieux qui sonnent la ferraille, sur la caisse grossière, sur les roues qui jamais ne furent rondes. A l'intérieur, on entasse huit personnes en quatre places ; sur le siège, à côté du cocher, perchent les personnages de marque, qui paient très cher cet honneur douteux et ce confortable rudimentaire. Sous

les pieds des humains, plus serrés que des colis, on entasse d'autres colis encore : d'abord les sacs de dépêches que tout le long de la route on égrènera dans dix bureaux de poste; enfin des bagages et des marchandises de toutes sortes. Deux rosses étiques entraînent cet extraordinaire chargement d'un petit trot résigné, obstinément réfractaire à toutes les excitations du cocher : et la seule importance de ce piteux équipage est dans le vacarme que mène autour de lui la trompette du conducteur. La route est délicieuse au sortir de Matalé. C'est une allée de parc qui court sous un berceau de verdure. Toutes les essences des tropiques se sont donné rendez-vous pour composer son cortège : cocotiers, aréquiers, palmiers, bananiers, et l'arbre qui porte la papaie et celui qui produit le pamplemousse, talipots aux larges feuilles, acacias flamboyants, jaquiers porteurs de fruits étranges, de la grosseur d'un melon, qui s'accrochent un peu partout, pendent au hasard ou se plantent sur le tronc lui-même, comme d'énormes verrues. Par moments, la route passe entre une double rangée d'arbres, le long desquels s'enroule, aussi vivace que le lierre, la liane du poivrier. A travers cette avenue on aperçoit les cultures : d'abord les champs de thé; puis les plantations de cacaoyers, à mesure que la route gagne les régions basses en sortant des ravins aux crêtes ensoleillées. Une jolie futaie protège l'arbuste et donne à son fruit rougeâtre une teinte plus sombre. Ce sont évidemment de pareils paysages, où la fertilité du sol s'accompagne du plus merveilleux coloris, qui ont valu à l'île de Ceylan son surnom de Paradis Terrestre.

LE ROYAL-MAIL-COACH DE MATALÉ.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

Au bout de quelques heures l'aspect de la contrée change complètement. Un rocher colossal, dont une toison de forêts dissimule mal l'échine couleur de rouille, domine la ville indigène de Dambulla et termine de sa masse mystérieuse, peuplée de légendes, les gorges pittoresques qui remontent jusqu'à Kandy. Désormais la route ne rencontrera plus d'autres obstacles que des marécages et l'inextricable fourré de la jungle. Elle s'allonge indéfiniment à travers une nature très verte et très monotone, plus hantée par les animaux sauvages que par les humains; et parfois, dans les endroits déserts, on songe avec un petit frisson que peut-être, au bord du hallier, quelque éléphant solitaire regarde passer la voiture.

Le voyage se poursuit ainsi pendant douze heures que la chaleur ferait paraître bien longues, si l'on n'avait pour se distraire le spectacle tragi-comique de chaque relais. On ne saurait imaginer rien de plus étrange que les attelages du Royal-Mail-Coach; et son propriétaire a dû se donner beaucoup de mal pour rassembler sur un même parcours une aussi harmonieuse collection de rosses. Entre Matalé et Anuradhapura, on relaie environ quinze fois. A chaque poste, deux grands diables d'Hindous amènent une paire de haridelles, affligées de toutes les tares, parfois de tous les vices de la création, et qui régulièrement commencent par refuser de partir, opposant tantôt la force d'inertie,

LA ROUTE EST UN VÉRITABLE PARC EN ARRIVANT A ANURADHAPURA.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

tantôt celle de leurs sabots lancés en ruades, à pleine volée. D'ordinaire, l'un des chevaux est une assez brave bête, mais l'autre ne veut rien savoir. Alors on bataille, on hurle, on frappe, on pousse; tout le monde s'attelle aux roues, et l'homme-trompette tire bravement l'extrémité du timon en avant de l'attelage, pour donner l'exemple.

Si tous ces efforts demeurent infructueux, on apporte les instruments de torture, tord-nez et piquebœufs, fouets à lanières de cuir, et, ressource suprême, une botte de paille enflammée qu'on dispose sous le ventre du récalcitrant. A la fin, les chevaux, touchés par tant d'arguments divers, se mettent en marche, tantôt d'une allure somnolente comme des bêtes plus résignées que convaincues, et tantôt en lançades impatientes, préludes d'un galop désordonné. Mais hélas! quand les maisons du village ont disparu, à la première petite côte, les malicieux animaux retrouvent tout leur mauvais vouloir, et les voyageurs impatients sont obligés de remorquer le coach : heureux quand, pour occuper la longueur de l'attente, on rencontre à point une tribu de nomades, campés sous des huttes en feuilles de talipot, qui exhibent des cobras apprivoisés ou font pousser à volonté des petits palmiers sur la route.

Enfin, vers neuf heures du soir, bien moulus, mais satisfaits d'être au terme du voyage, nous arrivons au Rest House d'Anuradhapura. Le Gouvernement anglais a eu une excellente idée en faisant construire, sur tous les points de l'île, ces hôtelleries un peu primitives, mais du moins proprettes. Ce sont, pour en donner une description sommaire, de larges terrasses en ciment surélevées, divisées en un certain nombre de compartiments par des murs blanchis à la chaux, et surmontées d'une toiture. Cette toiture, qui dépasse la muraille extérieure, forme tout autour une sorte de vérandah grillagée d'une balustrade en bois, où les voyageurs, en attendant les repas, dorment les jambes allongées sur de grands fauteuils; et ce n'est pas sans surprise que le nouvel arrivant aperçoit tout d'abord, en rentrant, cette rangée menaçante de pieds qui sont braqués sur lui.

Une salle de douche avoisine chaque chambre, et les lits en fer, garnis de moustiquaires, inspirent confiance. Quant aux matelas, draps et couvertures, on peut en apporter ou s'en faire fournir par l'hôtel, mais on paie chaque pièce à part, comme au bouillon Duval. Les distractions étant nulles le soir dans le Rest House, on se couche de bonne heure et le lendemain on est sur pied dès l'aube pour profiter de la fraîcheur relative de la matinée.

A notre réveil, un bullock-car nous attend devant la porte. C'est un char à bœufs recouvert d'une toiture de chaume dans lequel des chaises sont disposées pour nous. Les zébus gris qui nous traînent portent au bout de leurs cornes, hardiment dressées vers le ciel, des étuis en cuivre ciselé, et le conducteur hindou chemine à pied entre ces pacifiques animaux.

Anuradhapura fut jadis une ville immense qui occupait une surface de 60 000 hectares dans une enceinte de plus de 100 kilomètres. Le nombre et le luxe de ses temples étaient prodigieux. La rue de « la Lune », son artère principale, contenait 11 000 maisons. La chaussée était saupoudrée de sable blanc et les bas-côtés de sable noir. Au temps de la fabuleuse civilisation des pays orientaux, aucune ville ne pouvait rivaliser avec elle de luxe ni d'immensité. Ses monarques envoyaient des ambassades jusqu'à Rome et livraient des batailles victorieuses aux rois du Cambodge, les grands bâtisseurs d'Angkor. Les annales cinghalaises racontent en détail la fondation d'Anuradhapura, cinq cents ans avant notre ère, l'histoire de quatre-vingt-dix rois qui y régnèrent et les travaux par lesquels se signala leur puissance. Les voyageurs chinois ont visité la ville, il y a quinze cents ans, et leur récits enthousiastes laissent l'imagination stupéfaite. Cette splendeur dura douze siècles. Puis l'ombre des temps s'épaissit autour de la capitale. La jungle l'enserra; la terre et la brousse couvrirent ses monuments écroulés. Les livres saints et la légende qui chantèrent sa gloire sont restés muets sur son agonie. Et lorsque, vers 1830, un officier anglais retrouva Anuradhapura dans l'oubli de la forêt, ce nom n'éveilla au cœur du peuple aucun écho.

Aujourd'hui encore, peu d'étrangers visitent ces lieux, et on en chercherait vainement la mention sur les plans de voyage à Ceylan que les agences offrent aux touristes.

NOTRE BULLOCK-CAR ATTELÉ DE BŒUFS TROTTEURS OU ZÈBUS.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

Le Gouvernement anglais a entrepris de faire revivre cette contrée jadis florissante. La ville ruinée est devenue la capitale d'une province, la plus grande de l'île, mais qui n'a guère d'habitants. Sur son emplacement, une partie de la jungle a été défrichée ou éclaircie : et c'est au milieu d'un véritable parc aux allées droites et soignées, que notre bullock-car nous promène lentement.

Les ruines jonchent la forêt, elles la pavent, elles la hérissent, tantôt allongées sur le sol et tantôt dressées en des monolithes blancs qui poussent plus drus que les troncs d'arbres. Sous la futaie bien verte et toute gaie, on dirait les débris fossiles de la forêt préhistorique.

Le plan d'une ville immense est là, dessiné sur le terrain par des assises colossales; et les formes blanches, vagues colonnades qui les jalonnent, permettent de reconstituer l'intérieur des édifices. Mais ce soir, lorsque la lune pénétrera la feuillée de sa lumière spectrale, dans chacun de ces monolithes un fantôme va revivre, et nos regards croiront apercevoir les grands morts de la cité enfouie qui veillent debout sur les débris du passé.

Quelle prodigieuse agglomération de monuments ! Ils se touchent, se complètent; c'est un fouillis, un labyrinthe; et l'on croit rêver en songeant que ce territoire, où la jungle défrichée a livré le trésor de ses ruines, n'est qu'une toute petite partie de l'emplacement occupé jadis par la fantastique capitale.

Voici le palais du roi et celui de la reine; puis d'autres édifices qui ont perdu jusqu'à leur nom, des monastères et des cloîtres, des écuries, des bassins, et des temples, des temples toujours. D'ordinaire, les premières assises demeurent intactes : elles sont bordées de pierres de taille énormes, telles qu'on en voit dans les tombeaux d'Égypte. Cela forme un piédestal aux contours bien nets, avec des renflures et des encorbellements, et qui se hérisse de monolithes comme un porc-épic en colère. D'élégantes volutes ornent les rampes des perrons et se terminent par un bas-relief représentant quelque dieu, quelque guerrier, et le plus souvent le Cobra à sept têtes, symbole de la vigilance. Le seuil est formé d'une dalle semi-circulaire à laquelle les indigènes donnent le nom de pierre de lune. Merveilleusement sculptée, intacte comme aux premiers jours (car seuls les pieds nus des fidèles l'ont frôlée de leur contact), elle est une réduction de l'arche de Noé. Autour d'une harmonieuse feuille de lotus se déploie une procession d'oies sacrées; et sur la bordure du cercle, quatre animaux, toujours les mêmes, un cheval, un lion, un taureau, un éléphant, trottent à la file comme dans un manège. Les esprits observateurs ne manquent pas de remarquer que les deux premiers de ces animaux sont reproduits avec bien moins d'exactitude que les autres, et l'on en conclut que le cheval et le lion étaient à peu près inconnus des sculpteurs d'Anuradhapura. Nous nous étions bien douté, en roulant sur le Royal-Mail-Coach, que les habitants de Ceylan avaient peu contribué « à la plus noble conquête de l'homme ». A quoi bon du reste, puisqu'ils ont des bœufs qui trottent aussi vite que des chevaux !

Parmi les monuments dont la forêt est parsemée, on nous montre les étables des éléphants : leurs larges piliers, faits d'un seul bloc de rocher, atteignent jusqu'à 6 mètres de hauteur. Non loin de là s'alignent des auges de pierre, longues de 20 mètres. Au dire des indigènes, cela servait d'abreuvoir aux éléphants. Mais certains érudits prétendent que ces auges étaient des mesures destinées à recevoir les rations de riz que les rois s'obligeaient à distribuer quotidiennement aux bonzes.

Qu'y a-t-il de fondé dans cette hypothèse ? Mystère et anticléricalisme.

(*A suivre.*) DE MIRAMON-FARGUES.

L'Expédition antarctique allemande telle qu'on l'apprécie en Allemagne.

Le retour du professeur de Drygalski et de ses courageux compagnons n'excite pas en Allemagne un enthousiasme sans mélange. Des journaux reprochent à l'explorateur d'avoir perdu son temps à des travaux scientifiques qu'il pouvait exécuter partout ailleurs, au lieu de pousser aussi loin que possible vers le pôle sud. Telle n'est pas l'opinion d'une autorité en cette matière, le professeur de Richthofen, recteur de l'Université de Berlin.

Après avoir parlé des grands dangers auxquels M. de Drygalski a su échapper, il dit en substance qu'il est assurément regrettable que la rencontre d'une terre ait prématurément barré la route vers le sud à l'expédition. Mais ce désavantage est largement compensé par les conditions de sécurité relative dans lesquelles, grâce au voisinage de la terre Guillaume II, le navire a pu hiverner. Là, en effet, le peu de profondeur de la mer dans ces parages ont donné aux glaces qui emprisonnaient le navire une stabilité complète. On obtint ainsi une station dans laquelle on put poursuivre en paix tous les travaux scientifiques prévus par le programme de l'expédition. M. de Drygalski aurait pu tenter, il est vrai, de pousser une pointe hardie vers le sud à travers l'immense plaine glaciaire qui s'étend derrière la côte ; il a bien fait de ne pas le tenter, car c'était courir à une mort certaine. Les tempêtes qui se sont succédé sans interruption pendant cette période de l'hivernage, auraient en effet détruit tous les points de repère, et les malheureux, désorientés dans le formidable inconnu des glaces, étaient perdus sans retour. A cet égard, l'expédition anglaise a été beaucoup mieux partagée, car les volcans et la chaîne de montagnes qui se dirige du nord au sud, sur la côte Victoria, constituaient le plus sûr des points de repère pour le retour des explorateurs vers le nord. C'est d'ailleurs la mort dans l'âme que M. de Drygalski a quitté son hivernage pour rentrer dans le monde habitable ; mais le souci d'épargner à son pays les frais d'une expédition de secours, prête à partir dès le 1er juin, l'a arraché à ses plus chères espérances de pousser vers le sud ; et le Gouvernement ne lui a pas permis de reprendre la route du pôle, parce qu'il a considéré le programme de l'explorateur comme entièrement rempli.

L'Expédition Otto Nordenskjöld aux Régions antarctiques. — Ce qu'elle a pu devenir.

Trois missions vont en ce moment à la recherche de l'expédition Otto Nordenskjöld : le *Frithjof*, navire suédois, avec le capitaine Gylden; l'*Uruguay*, navire argentin, avec le capitaine Irizar; le *Français*, avec le docteur Charcot. C'est donc qu'on a des craintes assez sérieuses sur le sort de la mission suédoise. Ces craintes viennent surtout d'une phrase qu'on prête à Otto Nordenskjöld : « Si nous ne sommes pas rentrés le 30 avril 1903, c'est que nous serons en péril. » Il n'est pas, dès lors, sans intérêt de rappeler ce qu'a fait la mission en question et de rechercher ce qui a pu lui advenir.

Nos lecteurs connaissent M. Otto Nordenskjöld, dont ils ont lu, il y a quelque temps, le grand voyage à la Terre-de-Feu, résumé pour eux par notre éminent collaborateur M. Charles Rabot. Le docteur Nordenskjöld, maître de conférences de géologie à l'Université d'Upsal, voulant marcher sur les traces de son oncle, le grand explorateur, avait depuis longtemps caressé le projet de visiter les régions antarctiques, et il prépara une expédition pour laquelle il acquit un ancien navire-baleinier, ayant déjà servi au professeur Nathorst en 1899, pour aller à la recherche d'Andrée au Groenland. Ce navire fut débaptisé et appelé l'*Antarctic*.

CARTE POUR SUIVRE L'EXPÉDITION NORDENSKJÖLD.

Le 15 octobre 1901, ayant à bord les membres de la mission, il quittait Göteborg pour Buenos Aires, où il touchait le 15 décembre. Il en partait le 21 et arrivait le 31 aux îles Falkland, d'où il gagnait la Terre-de-Feu, le 6 janvier 1902. Cinq jours plus tard, le 11 janvier, l'*Antarctic* atteignait l'île de Nelson, l'une des Shetland du sud. Il rayonnait de là dans différentes directions, suivait le canal d'Orléans, parvenait à l'entrée nord-est du détroit de Gerlache, s'en allait dans le sud, le long de la terre Louis-Philippe, au 66e degré de latitude sud, où la glace l'arrêtait.

Le 21 février, Nordenskjöld débarqua de l'*Antarctic* au cap Seymour avec trois savants, MM. Bosman, Ekelöf et Sobral, enseigne de vaisseau argentin, ainsi que deux matelots, pour hiverner et poursuivre ses recherches scientifiques, tandis que l'ordre était donné au navire d'opérer quelques études océanographiques, puis de retourner aux îles Falkland.

Le 11 avril 1902, l'*Antarctic*, à bord duquel se trouvaient cinq naturalistes, a quitté cet archipel à destination de la Géorgie du sud, où il arrivait le 22. Pendant un séjour de deux mois environ, cette mission a exécuté une carte très complète de ces dernières îles et exploré, au point de vue de l'histoire naturelle, le golfe Cumberland, un de leurs plus grands fjords. Des sondages ont été effectués jusqu'à une profondeur de 5 297 mètres.

Le 4 juillet, suivant les instructions reçues, l'*Antarctic* était de retour à Port-Stanley, aux Falkland. Il continua ses recherches autour de ces îles ainsi qu'autour de la Terre-de-Feu, qu'il quitta le 4 novembre pour se diriger au sud, vers Snow-Hill, où il devait retrouver et embarquer Nordenskjöld et ses cinq compagnons, que l'on comptait voir revenir en Europe en février ou mars.

Depuis le mois de novembre dernier, on n'a plus eu de nouvelles de l'*Antarctic*, ni de Nordenskjöld. Trois hypothèses se présentent, dès lors.

1° Ou l'*Antarctic* a coulé entre la Terre-de-Feu et la station d'hivernage, et alors Nordenskjöld et ses compagnons sont là, vivants, se nourrissant de chasse et de pêche, tant bien que mal, en attendant qu'on vienne à leur secours;

2° Ou l'*Antarctic* est arrivé de la Terre-de-Feu à la station, et n'a pu ensuite la quitter à cause des glaces; et alors, non seulement Nordenskjöld est vivant à Snow-Hill avec ses compagnons, mais encore il a autour de lui tout l'équipage de l'*Antarctic*, et l'*Antarctic* lui-même est là, enfermé dans les glaces. Or, le navire étant pourvu de vivres jusqu'en décembre prochain, les expéditions de secours peuvent arriver à temps pour sauver les Suédois;

3° Ou l'*Antarctic*, ayant à son bord le voyageur, est reparti pour des explorations dans le sud, et alors c'est l'inconnu. Il faut aller le chercher, dans le sens littéral du mot; ce qui n'est pas chose facile en ces parages désolés.

De ces trois hypothèses, quelle est la bonne? C'est ce que nous saurons dans quelques mois.

On a fait à Nordenskjöld, en Suède même, le reproche d'avoir mal organisé son expédition et de ne s'être pas entouré de toutes les garanties nécessaires à une aussi périlleuse entreprise. Ce qui lui a manqué surtout, peut-être, c'est l'argent! Ensuite il a commis une faute en quittant beaucoup trop tard les côtes de

Suède pour arriver dans les glaces pendant la bonne saison. Son bateau lui-même ne réunissait pas, paraît-il, toutes les conditions voulues. Il était un peu usé pour l'usage auquel on le destinait. Tout cela, Nordenskjöld s'en est peut-être parfaitement rendu compte, mais, comme il voulait partir quand même, il a passé outre.

Quoi qu'il en soit, on est fondé à redouter qu'il ne soit arrivé malheur à l'expédition, et les missions de secours ont malheureusement leur raison d'être. Souhaitons que le succès couronne leurs efforts!

De France en Angleterre en Ballon.

M. le comte Henry de La Vaulx, que son *Voyage en Patagonie*[1] a fait connaître à nos lecteurs comme un explorateur hardi, curieux du pittoresque et écrivain de valeur, vient d'accomplir une performance aérostatique fort intéressante, un voyage de Paris à Hull. Il était accompagné de M. le capitaine Voyer, du bataillon des aérostiers du 1er génie, et de M. le comte Hudelin d'Oultremont.

On sait du reste que M. de la Vaulx ne compte plus ses expéditions aériennes, et le raid nouveau qu'il vient d'accomplir ajoutera un chapitre émouvant au passionnant ouvrage qu'il a publié, au printemps dernier, sous le titre de *Seize mille kilomètres en ballon*[2].

En quittant le samedi 26 septembre le parc de Saint-Cloud, dans leur ballon, le *Djinn*, l'intention de M. de La Vaulx et de ses compagnons n'était nullement de traverser la Manche. L'ascension projetée depuis longtemps devait être une expérience de longue durée de la théorie des ballonnets compensateurs, lesquels ont pour but d'assurer l'équilibre de l'aérostat. Ces ballonnets sont en forme de tores, intérieurs au ballon. En envoyant de l'air dans le ballonnet ou, au contraire, en en faisant échapper, suivant les cas, on peut avoir l'aérostat équilibré.

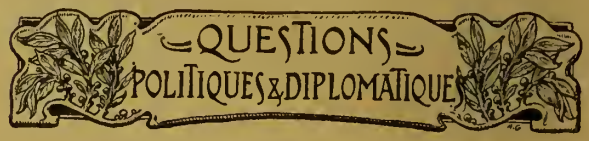
La poussée des vents ayant dirigé vers 11 heures du soir le *Djinn* sur les bords de la Manche, M. de La Vaulx proposa à ses compagnons de poursuivre la route. Ceux-ci acceptèrent résolument.

A une heure du matin, le *Djinn* atteignait l'estuaire de la Somme, et bientôt après il s'en allait au-dessus de la mer. Peu à peu, la côte disparut, les feux pâlirent, devinrent incertains, disparurent, tandis que le ballon parfaitement équilibré marchait à 100 mètres de hauteur, perdu dans les ténèbres et dans le silence agité des vagues. Tout à coup, sans que rien eût révélé sa présence, ni phares, ni lanternes, les voyageurs découvrirent sous leurs pieds, la terre. Des voix s'élevèrent; on questionne en français, pas de réponse; puis en anglais,... la réponse vint. La traversée de la Manche avait duré une heure quarante-cinq minutes.

Les voyageurs découvrent peu à peu Chatham, Sheerness, la Tamise. Ils longent pour ainsi dire la côte de la mer du Nord, tandis que le soleil pointe, se lève, et qu'avec lui va recommencer la dilatation du gaz et l'emballement en hauteur, emballement redoutable et qui peut être funeste. Le ballonnet les sauva; grâce à lui ils se maintinrent à 3 et 400 mètres d'altitude.

A 9 h. 20, ils longèrent le fond du Wash; à 11 h. 1/2, ils passèrent l'estuaire de la rivière Humber, en laissant Hull. Il fallait s'arrêter, sous peine d'être entraîné au large. La descente s'effectua de fort satisfaisante façon; à 11 h. 40, le *Djinn* était garé dans la gare de Carlam Hill, à 6 milles du nord-est de Hull. Il avait parcouru 585 kilomètres en dix-sept heures quarante minutes de navigation aérienne.

1. Voir *Tour du Monde* 1900.
2. 1 vol. in-8° à la librairie Hachette et Cie.



Une Secte persane : les Babis. Troubles en Perse. — Menées russes et anglaises.

Des troubles assez graves se sont produits récemment en Perse. Depuis que le pays, naguère comme oublié du monde extérieur, est devenu un champ de compétition pour plusieurs puissances, en particulier la Russie et l'Angleterre, on doit suivre avec attention ce qui se passe dans le royaume du Shah.

Ces troubles se sont manifestés à Yezd, au centre de la Perse, par des persécutions et des violences sanglantes contre une secte religieuse mal vue du Gouvernement et du peuple, celle des Babis.

La secte des Babis, qui a pris naissance vers 1844, a été étudiée par lord Curzon, le vice-roi actuel de l'Inde, qui a parcouru autrefois l'Asie en qualité d'explorateur et de journaliste. Il a représenté cette secte comme la seule hérésie orientale inspirée de l'idée de progrès et de réforme. Au point de vue religieux, elle professe un panthéisme mystique et se réclame de la liberté de pensée; au point de vue moral, elle se fait remarquer par son austérité de vie, qui contraste avec les mœurs relâchées de l'Orient. Il paraîtrait que, depuis quelques années, le babisme voyait augmenter le nombre de ses adhérents et même son influence politique. On pouvait donc se demander si l'on ne verrait pas se réaliser la prédiction de lord Curzon, qui estimait que le babisme finirait par l'emporter en Perse. Quoi qu'il en soit, cette secte était détestée par le clergé officiel, et elle était depuis longtemps tenue pour suspecte par le Gouvernement.

D'après les quelques détails parvenus jusqu'ici, les troubles auraient éclaté parce que le gouverneur de Yezd avait refusé de faire exécuter un Babi dont la foule réclamait la mort. La population hostile aux Babis se souleva; des scènes de pillage et de carnage se prolongèrent plusieurs jours durant, et un grand nombre des adhérents de la secte périrent. Or on a l'impression que le Gouvernement, s'il n'a pas été directement l'instigateur de ces tueries, a fait preuve, au point de vue de la répression, d'une mollesse confinant à la complicité.

Quoi qu'il en soit, ces troubles ont été le point de départ de changements importants dans la politique persane.

Le grand vizir Atabeg-Atzam est tombé brusquement en disgrâce. Or, comme ce haut personnage était très nettement favorable à l'influence russe, on n'a pas hésité à voir dans sa chute soudaine un effet des intrigues anglaises.

Certain tarif douanier, que nous avons analysé récemment, est le chef-d'œuvre de la diplomatie russe. Il accorde aux produits moscovites un traitement privilégié. L'Angleterre, dans le traité de commerce qu'elle vient de conclure, n'a pu obtenir des conditions aussi favorables. A-t-elle cherché une revanche? C'est possible et même probable. Aussi les journaux russes l'accusent d'avoir provoqué la crise vizirielle par des intrigues. Le fait certain est que, débarrassée de son principal adversaire, la Grande-Bretagne regagne d'un seul coup une bonne partie du terrain qu'elle avait perdu depuis des années à Téhéran.

Ce n'est pas tout! Le vice-roi des Indes se prépare à exécuter une grande tournée dans le golfe Persique. Lord Curzon, accompagné du ministre britannique à Téhéran, sir Arthur Hardinge, escorté d'une force navale imposante, visitera Mascate, les sultanats de la côte, les ports persans. Entre la crise vizirielle et le voyage vice-royal, il y a un lien étroit. Ces deux événements sont des épisodes caractéristiques de la lutte d'influences entamée entre l'Angleterre et la Russie dans l'Orient moyen. Tous deux sont des succès importants à l'actif de la diplomatie britannique.

Avec le voyage de lord Curzon, le conflit d'influences prend un caractère plus franc. On ne cherche pas à dissimuler l'importance de cette tournée. C'est le développement de la politique formulée à la Chambre Haute, le 6 mai dernier, par lord Lansdowne dans sa fameuse déclaration : « L'Angleterre ne permettra à aucune puissance de s'installer sur les bords du golfe Persique. »

Ce *veto* catégorique entraîne fatalement un corollaire : l'Angleterre veut barrer à la Russie le chemin de la mer. On y travaille en empruntant aux Russes leurs procédés. Les consulats se multiplient. Lord Curzon a obtenu d'importantes concessions de routes, de lignes télégraphiques et, ce qui est capital, le monopole des voies ferrées à construire dans le sud de la Perse. Il ne reviendra certainement pas de sa tournée les mains vides.

Le Naufrage de l'« Amiral-Gueydon ». — Récit d'un Passager.

*Après des semaines d'angoisse, la Compagnie des Chargeurs Réunis a reçu des nouvelles de l'*Amiral-Gueydon, *grand steamer faisant les voyages d'Extrême-Orient; parti de Marseille le 6 juillet, on était sans nouvelles de lui depuis le 22, date de son départ de Port-Saïd. C'est le 24 septembre seulement qu'une dépêche parvint d'Aden à son sujet : « Le navire a péri dans un incendie, mais les voyageurs sont sains et saufs. » L'un d'eux, interviewé à Aden par un correspondant du* Daily-Mail, *a fait de ses aventures le récit suivant.*

Le 30 juillet, à minuit, nous avons été éveillés par le bruit que causa l'explosion de la chaudière. Je me précipitai sur le pont, où tout le monde était réuni. Le capitaine déclara que le navire brûlait, mais il m'assura qu'il n'y avait aucun danger.

Ce qui me frappa le plus, ce fut le calme avec lequel tout le monde fit face au danger pendant les trois jours que l'on mit à atteindre la côte arabique. Le voyage était terriblement inquiétant, car on avait à combattre les deux plus cruels éléments de la nature : le feu et l'eau. Notre soulagement fut grand lorsque nous débarquâmes à Kuria-Maria, où nous nous fixâmes en attendant qu'on vînt à notre secours.

L'*Amiral-Gueydon* était échoué à 350 mètres du rivage. Nous faisions, tous les jours, des voyages de la côte au bateau, d'où nous rapportions des provisions, du vin et des vêtements. La nuit, je dormais dans une tente, et le jour, nous jouions aux cartes, nous pêchions et nous explorions la côte.

La chaleur était intense et les moustiques nous harcelaient sans cesse. Nous avions beaucoup de provisions, dont quatre moutons et une vache. Nous avons tué un mouton chaque samedi; mais nous gardions la vache pour le jour où la nourriture commencerait à manquer. Les sources nous fournissaient de l'eau en abondance.

Tout d'abord, nous vécûmes dans la crainte des Arabes, mais ils furent cordiaux et vinrent le soir en grand nombre danser des danses guerrières pour nous amuser. C'était curieux de les voir au clair de lune, armés de vieux fusils, de lances et de couteaux richement incrustés, faisant des mouvements étranges pendant que la lueur projetée par la cargaison incendiée du vaisseau illuminait la scène d'une façon magique. C'était triste, mais émouvant. Le navire en flammes nous rappelait nos pertes, mais la bonne humeur des Arabes nous gagnait.

Comme les jours passaient, nous pensions que nous ne serions jamais sauvés; mais le cheikh de Merbat, courtois, intelligent et aimable, dissipa nos craintes. Il nous fournit des bateaux à voiles pour gagner Mascate. Nous lui avons offert en cadeau un drapeau français, mais il a refusé, en disant que nous aurions besoin de ce drapeau pour faire des signaux aux navires qui passeraient. Après avoir passé quatre jours dans ces bateaux, nous avons rencontré le navire anglais l'*Afghanistan*, qui a refusé de nous prendre à son bord, et ensuite le steamer russe *Trouvor*, qui nous reçut tous sains et saufs, après soixante-cinq jours de tribulations.

Mission Marchand (1re partie). — *Carte des itinéraires de la Mission*, dressée et dessinée par le commandant Baratier, à l'échelle de 1/1 000 000e, en 4 feuilles grand aigle, gravée sur pierre en couleurs. Henry Barrère, éditeur, Paris, 1903.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

THE NINETEENTH CENTURY

La Japonisation de la Chine.

M. George Lynch, qui vient de passer quelques mois en Chine et au Japon, publie, dans la revue *The Nineteenth Century*, un article qui confirme absolument celui que nous avons consacré dernièrement à l'infiltration des Japonais en Chine. L'article de M. Lynch est intitulé : *La Japonisation de la Chine*, ce qui en indique assez le sens. Les détails qu'il donne sont très significatifs; après les avoir lus, il est impossible de ne pas être frappé de la rapidité avec laquelle la Chine se lance dans la voie des réformes et des conséquences que peut avoir au point de vue général la nouvelle orientation de sa politique.

Au point de vue diplomatique, au point de vue commercial et financier, au point de vue militaire et naval, le Japon s'est fait l'instructeur de la Chine, et son influence, depuis quelques années, y a grandi d'une façon extraordinaire.

Cela devait arriver, et c'est fort naturel. Le Chinois et le Japonais ont une origine et une religion communes; s'ils n'ont pas la même langue, il leur est facile, aux uns d'apprendre le chinois, aux autres le japonais; en outre ils ont, les uns et les autres, des intérêts communs et, qui plus est, des antipathies communes. L'occupation de Pékin a permis aux Chinois de comprendre de quel secours pourraient leur être les Japonais et aux Japonais de se rendre compte du parti qu'ils pourraient tirer d'un accord avec les Chinois. Cela ressort de l'article de M. Lynch, qui est un observateur perspicace et qui, n'en étant pas à son premier voyage en Chine et au Japon, a pu constater les progrès de la japonisation de la Chine.

Tout d'abord, il a vu que, depuis trois ans, un grand nombre de princes chinois viennent étudier au Japon, et beaucoup d'entre eux entrent dans les Collèges militaires, ce qui indique que les Chinois des classes élevées, qui, jadis, regardaient la carrière des armes comme indigne d'eux, sont revenus de ce préjugé. C'est un signe des temps dont l'importance est considérable. En Chine même, les instructeurs allemands, anglais, français qui dressaient les soldats chinois, ont tous été remplacés par des instructeurs japonais, et ceux-ci mettent à l'accomplissement de leur tâche un entrain et une ardeur extraordinaires.

Pour leur marine, qu'ils veulent reconstituer, c'est aussi aux Japonais que les Chinois s'adressent. « Le mois dernier, trois canonnières ont été commandées et, sur l'avis de Tchang-Tchi-Toung, ce sont des Japonais qui les construiront ». Dans les arsenaux de la Chine méridionale, il se fait une importation considérable d'armes venant du Japon et, en Chine, en Corée, en Mandjourie, en Sibérie, il y a une série d'espions japonais qui, par la Chine, surveillent la Russie. « Le général russe de Nioutchouang dit qu'il est « filé » par des espions japonais partout où il va. »

Au point de vue commercial, l'influence japonaise augmente aussi énormément. Les Japonais ont ouvert des maisons de commerce et des succursales à Pékin et dans les grandes villes, et l'on rencontre en Chine beaucoup plus de voyageurs japonais qu'autrefois. Les produits japonais refoulent graduellement les produits anglais. Enfin, les banques japonaises ont des succursales en Chine, et il est question de l'établissement d'une banque sino-japonaise sur le modèle de la banque russo-chinoise.

A Pékin, la police a été réorganisée par les Japonais, et à mesure que l'influence diplomatique japonaise augmente, celle de l'Angleterre diminue.

La chose la plus importante peut-être est l'établissement, à Pékin, d'une école supérieure ou université par les Japonais, qui y envoient tout un corps enseignant. Cette école s'appelle l'Université impériale, et, dernièrement, un édit impérial lui signifia l'approbation de l'empereur et son désir de voir son influence s'étendre et des institutions du même genre surgir dans les provinces.

Sun-Yat-Sen, ce conspirateur chinois qui fut enlevé il y a quelques années par la légation de Chine à Londres, qui dut le relâcher sur les ordres péremptoires de lord Salisbury, a dit à M. Lynch que « si les Chinois se décident à se transformer, ils feront en quinze ans ce qu'il a fallu trente ans aux Japonais pour accomplir ». Ce Chinois se flatte peut-être et flatte ses compatriotes; mais il n'en reste pas moins certain que, dans la diplomatie, dans le commerce, dans les finances, dans l'armée, dans la marine, dans l'instruction publique, les Japonais ont pris en Chine une place prépondérante et que la Chine, silencieusement, se réorganise avec l'aide de son active et ambitieuse voisine.

GEOGRAPHICAL JOURNAL

Londres.

Une Expédition au lac Eyre.

Au point de vue de l'histoire géologique de l'Australie, on peut considérer la nappe d'eau morte qui porte le nom de lac Eyre comme le centre géographique du continent. Non seulement c'était autrefois le centre de distribution de tout le système hydrographique australien, mais il communiquait avec les quatre parties principales du centre de l'Australie; le grand bassin artésien du Queensland, l'ancien plateau de l'Australie occidentale, la grande vallée de l'Australie méridionale, et la plaine de lacs qui s'étend à l'est jusqu'au Darling. L'importance de ce lac ne fut pas moindre aux points de vue zoologique, botanique, anthropologique, toute la région environnante ayant été autrefois extrêmement boisée et peuplée.

De tout cela, que reste-t-il? Le professeur Gregory, dans la relation d'un voyage qu'il fit dans tout le bassin de ce lac, l'appelle le « cœur mort » de l'Australie. C'est, en effet, une véritable mer morte, aux eaux stagnantes, sans écoulement, aux rives stériles. Les causes de ce changement doivent être cherchées dans l'histoire géologique et météorologique de l'Australie, dont toute la surface a été soumise à une série d'affaissements et de plissements. Tout le système de drainage qui enrichissait et vivifiait cette nappe d'eau fut troublé par l'affaissement de son bassin, qui se trouve actuellement à 39 pieds au-dessous du niveau de la mer. D'une part, l'eau du lac, accumulée dans un bas-fond, ne peut plus s'écouler par un exutoire; d'autre part, les pluies, autrefois abondantes, ont diminué à tel point que la luxuriante végétation qu'elles entretenaient sur les rives a complètement disparu. Kangourous et autres marsupiaux, crocodiles et poissons, tout a péri. L'eau que le lac reçoit encore croupit dans cette immense mare, dont une évaporation intense suffit à maintenir le niveau en équilibre; mais les matières salines, autrefois en quantité imperceptible quand le libre écoulement des eaux en conservait la pureté et la fraîcheur, s'accumulent maintenant dans cette énorme flaque saumâtre, digne du morne désert qui l'enclôt.

Un désert, je devrais dire un cimetière, car sous ces masses de sable et de pierres, comme aussi dans ces eaux mortes, dorment, déjà pétrifiés, des milliers de cadavres de toutes les espèces animales australiennes.

L'Immigration aux États-Unis.

Les statistiques pour l'immigration aux États-Unis, pendant l'année qui s'est achevée au 30 juin, font ressortir que les nations émigrantes de premier rang par la culture et l'aisance de leurs habitants sont aujourd'hui remplacées par des pays très différents.

On a compté en tout 857 046 arrivants. Il y a dix ans, l'Italie, l'Autriche-Hongrie et la Russie n'envoyaient encore aux États-Unis que 71 000 émigrants, tandis que l'Angleterre, avec l'Irlande et l'Allemagne, en donnaient 353 000.

Dans le dernier exercice, la proportionnalité des chiffres est presque renversée : la Russie, l'Italie et l'Autriche-Hongrie sont arrivées à 672 000 émigrants, tandis que les Anglais, les Irlandais et les Allemands réunis ne sont qu'au nombre de 109 000.

L'arrivée d'un grand nombre de juifs dans un état de grande misère, à la suite des événements de Kichinev, est venue compliquer la situation, si bien que le bureau d'émigration se préoccupe de demander aux Chambres une législation propre à enrayer ce mouvement d'immigration, considéré comme une source d'embarras économiques.

Une Cité morte à Ceylan. Les Ruines d'Anuradhapura.

(Fin[1]).

Les vestiges d'Anuradhapura n'ont peut-être pas la magnifique splendeur des ruines d'Angkor, et l'imagination doit faire effort pour reconstituer, sur cette futaie de colonnes tronquées, les bâtiments à neuf étages dont parlent les chroniques. Mais Anuradhapura est la ville des dagobas; ces monuments religieux, à la masse conique, plus grands que les pyramides d'Égypte, ont résisté aux forces destructives de la nature, qui les a chargés de feuillages et de fleurs. C'est aussi la ville du Figuier Sacré, le plus vieil arbre du monde, planté peut-être avant que s'élevât la ville et couvrant encore ses ruines de son ombre.

Les moines, dit l'histoire, fourmillaient dans cette ville, la Rome du vieux monde bouddhique. Pour eux étaient construits la plupart des édifices; pour eux les dortoirs et les cloîtres; pour eux les dalles creusées de cellules carrées comme un gâteau de miel, et qu'ils contemplaient fixement pendant des heures jusqu'à cet état d'hallucination où l'on s'abîme dans la béatitude de Bouddha; pour eux enfin, les vastes piscines, aux bordures de pierres sculptées, où de vulgaires Hindous baignent aujourd'hui leur corps profane; car la propreté est la seule chose que ce peuple ait héritée des grands ancêtres, et, comme aux premiers âges, on voit encore ruisseler sur les peaux brunes les ablutions hygiéniques et sacrées.

LE REST-HOUSE (MAISON DES ÉTRANGERS) D'ANURADHAPURA AVEC NOTRE BULLOCK-CAR.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

Qui nous dira le cataclysme dans lequel s'effondra l'orgueilleuse capitale? ou plutôt qui nous révélera les étapes de cette déchéance, tandis que l'effort lent de la nature continuait l'œuvre destructrice des hommes? Bouddha seul le sait, lui à qui la cité était consacrée. Mais Bouddha demeure impassible, plongé dans son rêve profond. On rencontre sur le bord d'une allée sa statue colossale. Énigme troublante, sérénité surhumaine, il pose dans le vague son énorme regard, aux paupières mi-closes. Les palais et les temples ont couvert ce territoire, puis se sont effrondrés, sans qu'il ait paru s'en apercevoir; il n'a vu ni les processions de pèlerins empressés au pied de sa divinité, ni les hordes de pillards envahissant plus tard ses temples; il ne remarque pas davantage aujourd'hui le touriste qui chemine irrévérencieusement, en le mesurant de l'œil. Tandis qu'autour de lui le temps accomplit son œuvre, le dieu de l'éternel sommeil regarde passer le temps.

Nous sommes ici chez les Anglais, et la disposition des lieux nous en avertirait si nous l'ignorions encore. L'immense parc est dessiné sur le modèle de toutes leurs cités d'Orient. Au milieu des futaies qui ombragent les habitations, s'ouvrent de vastes clairières avec des pelouses et des lacs. Mais à Anuradhapura les arbres ne couvrent que des ruines, et, dans les clairières, s'étend à perte de vue l'extraordinaire procession des monolithes.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 41, page 321.

Ces débris, qui s'efforcent de se redresser et de paraître encore, sont tout ce qui reste du temple de la Dent ou de celui du Paon; sur l'emplacement du Palais d'Airain on en compte seize cents. Vaguement dégrossis, destinés à supporter les assises des étages supérieurs, ils se dissimulaient sous un revêtement de stuc.

ANCIENS BAINS A ANURADHAPURA.

Photographie de Mme de Miramon-Fargues.

SUR LA TERRASSE DU PALAIS DE BRONZE. LE FIGUIER SACRÉ.

D'après une photographie.

Mais parfois, sveltes et hardis, soigneusement taillés à six faces, ils se groupaient comme une garde d'honneur autour du tombeau de quelque saint bouddhiste. Sur la terrasse qui supporte la coupole, ces colonnettes sont disposées en cercle, hautes de 7 mètres et couronnées d'un chapiteau en forme de bouquet. Les unes s'élèvent toutes droites, d'autres inclinent leur front las, d'autres touchent presque le sol, mais aucune ne s'écroule, car elles sont faites d'un seul bloc, et leur groupe présente le pittoresque effet d'un verger de palmiers au lendemain d'un orage.

La plupart de ces monuments, dont les fondements seuls subsistent, atteignaient, nous disent les chroniques, des hauteurs prodigieuses; l'un d'eux n'avait pas moins de neuf étages. Des tuiles d'airain formaient sa toiture, et ses murs étaient incrustés de perles et de pierres précieuses. Aujourd'hui, d'innombrables rangées de monolithes donnent à ses ruines l'aspect d'un chaume fauché trop haut, et l'imagination a bien de la peine à reconstituer sur ces frêles bases le gigantesque édifice.

Peut-être faut-il faire dans les descriptions des vieux annalistes la part de l'exagération orientale. Je me représente les places et les rues d'Anuradhapura bordées de monuments à un seul étage, comme ceux dont l'art grec est le type, avec de

magnifiques péristyles et des toitures reposant sur de hautes colonnes. Dans le demi-jour de la forêt, qui déjà n'est plus sauvage, l'aspect de ces ruines remue en moi des souvenirs classiques; mais je ne retrouve pas la sensation de cet Orient aux mystères impénétrables, monstrueux et splendide, dont les monuments d'Angkor donnent la troublante révélation. Cette futaie est si bien tenue, ce ciel si pur, ces colonnades si blanches, qu'on en revient l'âme légère, avec la satisfaction d'avoir passé une matinée agréable dans les jolies allées d'un cimetière désaffecté.

Qui sait cependant si les chroniqueurs n'ont pas été en tous points sincères? Car très authentiquement, Anuradhapura renfermait les plus hauts monuments du globe, les dagobas.

Tout d'abord on prend pour des montagnes ces pitons très élevés et très pointus que la brousse recouvre tout entiers. Sur le sommet une vague bâtisse, pan de mur ou tourelle, apparaît; tel devait être l'aspect de nos vieilles mottes féodales, après que les barons les quittèrent pour se fortifier dans la plaine. Mais lorsqu'on approche, on est écrasé de leur hauteur et stupéfait d'apercevoir, sous la mince couche d'humus, l'appareil de briques dont la montagne est construite. La nature s'est approprié l'œuvre que les hommes n'ont pas su conserver; sur le colosse, la poussière des siècles s'est entassée, jusqu'à devenir une couche de terre, et la forêt a poussé.

UN MONOLITHE GÉANT. STATUE DE BOUDDHA COUCHÉE DANS LES RUINES D'ANURADHAPURA.
(L'INDIEN DEBOUT PRÈS DU PIED DE LA STATUE DONNE L'ÉCHELLE DE CELLE-CI.)

D'après une photographie.

Ces monuments dépassaient en hauteur les pyramides d'Égypte, et leur plan nous est révélé par les dagobas plus petites répandues aux alentours, dont une a été restaurée. Une terrasse circulaire sur une terrasse carrée, trois gradins, une coupole qui a la forme d'une cloche renversée et, pour couronner le tout, une sorte d'autel que domine une tourelle comme un cierge; voilà en quelques coups de crayon la description de l'édifice. Mais ce qu'il est impossible de rendre, c'est l'impression dont on est saisi devant cette masse formidable. Jadis leur flèche s'élevait à 150 mètres dans les airs. J'ai fait six cents pas autour du piédestal de l'une d'elles, dont la terrasse occupe une superficie de 8 acres. Ces terrasses, aux dalles immenses, aux rebords sculptés, ornées de portiques, d'autels, de gracieux perrons, sont supportées sur des rangées d'éléphants, et les trois derniers gradins ont chacun la hauteur d'un homme. La coupole forme la partie massive du monument; c'est sur sa surface hémisphérique que la forêt a pris racine; elle seule est toute une montagne.

Les dagobas, blocs mystérieux, dont nulle ouverture ne permet de sonder l'intérieur, renfermaient, paraît-il, en un coin perdu de leur maçonnerie, généralement vers le sommet, une chambre secrète; c'est là qu'était enfermée, au milieu d'inestimables richesses, la relique sainte, l'âme de ces pierres amoncelées. Aussi plus d'un pillard a-t-il eu l'idée de démolir les parties de l'édifice où il pensait découvrir le trésor. L'une des dagobas a été plus éprouvée que les autres. Entièrement découronnée, elle ne subsiste plus que par les flancs gonflés de la coupole, et cela lui donne l'apparence d'un gros fromage de Hollande qui aurait 200 mètres de tour. On a débarrassé sa surface de la terre et des broussailles, et l'appareil de briques se montre nu et poli, comme s'il datait d'hier. A l'aide d'une sorte d'escalier extérieur, fait de menus branchages et de lianes, nous grimpons jusqu'en haut, et nous avons alors la sensation d'être au bord d'un cratère. La calotte supérieure s'est effondrée; du fond de l'ouverture béante, surgit un cône couvert de brousse; c'est tout ce qui reste du pilier central, autour duquel s'enroulaient, et sur lequel s'étageaient les parties hautes de l'édifice.

De ce point, l'œil embrasse tout le territoire où florissait la ville immense. Il découvre, au milieu de la forêt, les pelouses tachées de ruines, les étangs jadis ceinturés de palais, les chaussées gigantesques qui distribuaient les eaux dans tous les quartiers; il voit, par-

mi le feuillage, scintiller les coupoles neigeuses des dagobas primitives, bien petites auprès de leurs orgueilleuses cadettes, mais que la vénération du monde bouddhique élève au-dessus des plus grandes. Au bord de la plaine, au milieu des rizières et des étangs sacrés, on aperçoit un dôme blanc hissé sur une croupe de rochers noirs, comme un palanquin tout neuf sur un gros éléphant : c'est Isuruminiya, le temple des rochers.

Aux temps lointains où les rois cinghalais ne construisaient pas encore des montagnes, ils avaient assis la dagoba sur ce piédestal naturel; et l'image de Bouddha, taillée dans le roc même, y dort au fond d'une chapelle, maussade comme un cachot.

A l'horizon, la montagne sainte de Mihintalé, avec ses escaliers de dix-huit cents marches, larges comme des routes, marque la limite d'Anuradhapura. Au premier plan, les trois dagobas géantes écrasent de leur masse hautaine la forêt prosternée : Ruanwéli, vieux pain de sucre ébouriffé de moisissure; Jettarawana, nid d'aigle féodal; Abbagyria, la plus haute, que surmonte un autel gigantesque, comme pour porter les offrandes des hommes aux pieds du maître du ciel. La végétation, parmi laquelle les autres monuments se sont effondrés, est montée à l'assaut de ces solides citadelles, obstinées à demeurer debout. Mais en revêtant leur détresse, elle leur a communiqué une si poétique grandeur, qu'on ne sait vraiment s'il faut regretter l'époque magnifique où, revêtues d'un stuc aussi brillant que le marbre de Paros, elles dressaient, au-dessus de la ville, l'orgueil de leur flèche d'or.

Fameuse dans tout l'Orient par sa magnificence, la cité d'Anuradhapura était en grande vénération auprès des peuples bouddhistes, à cause des souvenirs sacrés qu'elle renfermait. C'est dans ses murs qu'une princesse hindoue, fuyant des envahisseurs, avait apporté la dent de Bouddha, cachée dans sa chevelure; et pour la recevoir, on avait construit un temple au pied de Thuparama, la dagoba sacro-sainte. Depuis, les rois emportèrent dans leurs capitales successives le précieux dépôt, à la possession duquel ils pensaient que leur sort était lié. De déplacements en déplacements, la dent est parvenue jusqu'à Kandy, où les touristes sont admis à la contempler. C'est un beau morceau d'ivoire, que Bouddha s'est sans doute fait extraire dès son vivant; car une pareille dent devait être gênante, même pour un sage. Aujourd'hui l'inconstante relique, qui semble avoir déserté à tout jamais la cause de la monarchie cinghalaise, sert de fétiche aux conquérants Anglais.

Mais un autre objet sacré subsiste à Anuradhapura, mille fois plus précieux aux regards des fidèles que les plus splendides dagobas. Ce n'est à la vérité qu'un arbre, mais cet arbre est le plus vieux du monde. Voilà vingt-deux siècles qu'il croît sur le sol de la cité, et son origine est plus merveilleuse encore que son âge; c'est un rameau détaché de l'arbre sous lequel s'endormit Gautama, le jour où, atteignant la perfection suprême, il mérita le rang de Bouddha. Les documents les plus dignes de foi, le respect ininterrompu des peuples, les millions de pèlerins qui depuis tant de siècles défilent sous ses rameaux sacrés, tout, jusqu'à l'aspect vénérable de cette ruine végétale, garantit son authenticité. Le tronc est emprisonné dans la bâtisse d'un sanctuaire; ses longues branches au feuillage rare s'étendent au-dessus des cours et des autels que jonchent, suaves offrandes, les fleurs du frangipanier. Elles surgissent des terrasses bitumées comme les arbres du sol, et leurs têtes se penchent, lasses et confiantes, sur les dômes agenouillés.

Cette glorieuse vieillesse a un temple pour soutien. Autour du témoin tant de fois centenaire, les plus solides édifices ont croulé, les digues des étangs se sont rompues, et leurs eaux, jadis bienfaisantes, forment aujourd'hui des marais pestilentiels; la jungle a couvert les rues; et les rois, impuissants contre les invasions des Malabares, ont fui à Pollonarua, à Dambodenya, à Gambola, avant de se fortifier dans les montagnes de Kandy.

Parmi tant de ruines et tant de défections, deux choses seules demeurent : un arbre dont les feuilles légères semblent trembler de vieillesse; un nom immense et sonore, Anuradhapura.

DE MIRAMON-FARGUES.

Études sur la Lumière et le Magnétisme polaires.

L'EXPÉDITION dirigée par le physicien norvégien Birkeland et qui avait pour but d'étudier les diverses manifestations de la lumière dans les régions arctiques, vient de rentrer en Norvège, après avoir passé l'automne et le long hiver polaire dans une station météorologique qu'elle avait créée au Spitzberg (île d'Axel dans le Belsund). La température y a été exceptionnellement clémente, puisque la mer n'y a pas été prise par la glace et que le thermomètre, à Noël, marquait 3 degrés centigrades au-dessus de zéro. Le froid s'est cependant fait sentir pendant la nuit et de nombreuses tempêtes ont fait rage autour de la station.

Le professeur Birkeland, qui n'en était pas à son coup d'essai en fait d'études de ce genre, avait pour cette dernière entreprise créé quatre stations scientifiques; en dehors de celle du Spitzberg, il y en avait une en Islande, une dans la Nouvelle-Zemble et enfin une sur un sommet de la Finlande, où le docteur Birkeland se trouvait en personne.

Un des principaux objectifs de toutes ces différentes stations était la mensuration exacte des variations auxquelles est soumis le magnétisme terrestre dans le cours de la journée et celui de l'année. Dans ce but, des magnétomètres auto-enregistreurs n'ont cessé de fonctionner pendant tout l'hiver. Une importance toute particulière était attachée aux observations faites en Islande, d'abord à cause du voisinage du pôle magnétique, et ensuite parce que cette île, en fait de science magnétique, est encore une *terra incognita*. Seuls, un croiseur français et quelques vaisseaux danois ont fait jusqu'ici quelques observations magnétiques le long des côtes. Les savants des quatre stations sont tous de retour en Europe, où ils vont dépouiller leurs riches moissons de documents afin d'en enrichir la science.

Le Panislamisme et les Chemins de fer ottomans en Asie. — La nouvelle Voie ferrée de Damas à La Mecque.

Les Turcs, si longtemps rebelles à tout progrès, semblent sortir de leur traditionnelle apathie. En même temps que l' « Homme malade » tient l'Europe en échec, il organise sa puissance en Asie et donne une vie nouvelle à des contrées qui semblaient mortes depuis longtemps.

On se demande comment la riche péninsule d'Asie Mineure, située aux portes de l'Europe, avec un littoral marin admirable, et qui fut pendant de longues périodes du passé un des grands marchés du monde, a pu devenir le pays désolé que la civilisation a déserté et où la vie semble éteinte, tandis que, dans de lointaines régions, le désert lui-même s'est animé, a produit et se développe sans cesse, jusqu'à devenir le concurrent du vieux monde.

Abdul-Hamid, sans chercher une réponse qui serait la condamnation de ses prédécesseurs, a trouvé un remède et s'est empressé de l'appliquer. Une ligne transcontinentale, se rattachant au plan mondial qui couvre actuellement l'univers d'un réseau ininterrompu de voies ferrées, va dans quelques années galvaniser l'Asie Mineure.

Il s'agit de la construction de 3 000 kilomètres de chemins de fer depuis le Bosphore jusqu'au golfe Persique, le long du cours de l'Euphrate. Alep, Bagdad, Bassorah, rattachés à Constantinople et à l'Europe d'une part, à la Perse et à l'Inde de l'autre, par de grands express internationaux en contact avec les lignes de paquebots français et allemands de Marseille et de Hambourg; Bagdad à cinquante-cinq heures de la Corne d'Or, et Londres à onze jours de Bombay!

Une société franco-allemande a pris pour son compte les projets du sultan. Plusieurs articles du *Tour du Monde*[1] en ont exposé l'économie et les longues négociations couronnées de succès.

Abdul-Hamid, poursuivant son œuvre, a voulu que l'Arabie participât à cette renaissance de la puissance ottomane, et a conçu le projet de construire un chemin de fer destiné à mettre la Mecque en communication directe avec la Palestine et la Syrie.

La crainte de voir les Anglais donner suite à l'idée qu'ils avaient eue d'établir une voie ferrée de Suez à Koweït n'a pas été étrangère à la hâte mise par la Porte à construire le chemin de fer du Hedjaz. On sait que la ligne projetée par les Anglais, dont la concession leur a été, du reste, toujours refusée à Constantinople, devait avoir Suez pour point de départ et aboutir au nord du golfe Persique, après avoir côtoyé le littoral occidental de l'Arabie, atteint Médine et traversé dans toute sa largeur, de l'ouest à l'est, la péninsule arabique.

L'esprit religieux des populations intéressées s'est ému et les dons recueillis dans le monde musulman pour aider à la construction du chemin de fer du Hedjaz ont afflué de toutes parts; des sommes envoyées à cet effet à Constantinople par les croyants des différentes contrées de l'Islam ont atteint un chiffre élevé.

LE CHEMIN DE FER OTTOMAN DE L'ASIE OCCIDENTALE.

Les travaux concédés ont été commencés, il y a bientôt deux ans. Ils se poursuivent avec plus de méthode que la plupart des entreprises d'utilité publique qui se font en Turquie, avec des fonds et des travailleurs nationaux.

Le tracé adopté pour le chemin de fer de Damas à la Mecque suivra la grande route caravanière qui, depuis les temps les plus reculés, sert au mouvement des échanges entre la capitale de la Syrie et les deux villes saintes de l'Arabie.

La section de Damas à Mzerib, qui a 120 kilomètres de longueur, est presque entièrement achevée, et il est à prévoir que les rails seront posés entre ces deux localités prochainement, peut-être à la fin de cette année.

De Mzerib, la ligne se prolongera vers Ammam, station importante située à l'est de l'extrémité septentrionale de la mer Morte. De ce point, elle ira à Maan, qui est à 450 kilomètres de Damas sur les confins méridionaux de la Palestine. Les études préliminaires sont achevées jusqu'à cette dernière ville. Elles prévoient, dit-on, un embranchement qui partirait de Maan et rejoindrait Akaba, au fond de la baie de ce nom.

Pour l'exécution de ces premiers travaux, les dépenses se sont élevées jusqu'à présent à plus de 150 000 livres turques (3 millions 350 mille francs).

Le chemin de fer du Hedjaz sera relié à la Méditerranée par la voie ferrée de Damas à Beyrouth et probablement aussi, à la hauteur du lac de Tibériade, par un autre embranchement qui lui fournira un second débouché par Caïffa.

Il est certain que ces différentes lignes augmenteront la prospérité de la Syrie et de la Palestine. Il est

1. Voir notamment: *A Travers le Monde*, 1902, p. 101.

toutefois à craindre que la proximité de Beyrouth et de Caïffa n'établisse entre ces deux ports une concurrence nuisible à leur développement et que l'importance de Beyrouth ne soit notamment diminuée par la rivale qu'il est question de lui donner.

Le petit chemin de fer français, qui relie Jaffa à Jérusalem et qui est en exploitation depuis plusieurs années, donne déjà des résultats satisfaisants, et, quoique son champ d'action soit assez limité, il exerce une influence des plus heureuses sur le développement économique de la région qu'il traverse. Mais cette situation déjà bonne s'améliorera encore lorsque la colonie agricole israélite de Rischou sera reliée à la principale ligne par un chemin de fer à voie étroite et que les docks et quais de Jaffa seront construits.

On voit que le sultan vise un but national et foncièrement turc. Le chemin de fer de Bagdad offre un caractère un peu spécial; construit, semble-t-il, pour servir de passage entre l'Occident et l'Extrême Orient, il sert d'abord les intérêts européens et favorise par contre-coup seulement la cause ottomane. On ne saurait en dire autant du chemin de fer du Hedjaz, qui est entièrement turc, et ne servira la cause européenne qu'au titre où toutes les voies ferrées sont les organes solidaires de toute civilisation.

Le Capitaine Spelterini traverse les Alpes en Ballon.

Le capitaine Spelterini vient d'accomplir son projet de la traversée des Alpes en ballon. Il est vrai qu'il comptait franchir les Alpes du sud au nord, de Zermatt au lac de Constance, alors qu'il est allé du nord au sud, soit de Zermatt au lac Majeur. Mais son ascension — la 529e qu'il exécutait — n'en est pas moins intéressante.

Pendant plusieurs semaines, M. Spelterini, qui se tenait constamment en rapport avec les stations météorologiques de Zurich et du Sæntis, avait attendu à Zermatt le moment favorable pour gonfler son ballon, le *Stella*.

Le 19 septembre, quand tout le monde croyait qu'il avait abandonné son projet, M. Spelterini fut avisé qu'un temps clair et stable allait probablement succéder à des semaines de brouillard et de neige. De huit heures du matin à une heure, il appareillait et s'élevait enfin, par un faible courant d'air venant du sud-est, à une altitude de 5 000 mètres; arrivé au-dessus du Weisshorn, le *Stella* était rejeté par un vent contraire dans la direction inverse de la vallée du Rhône; il « rangeait » le massif de Mischabel, que domine la plus haute montagne de la Suisse, et, laissant derrière lui la dernière barrière des Alpes, filait vers l'Italie.

Une forte brume, couvrant la plaine du Pô, sans souci des prédictions optimistes de la météorologie, rendait impossible toute tentative d'atterrissement, et les explorateurs de l'air passaient la nuit dans ses hautes régions en zigzaguant sur les confins de la Suisse et de l'Italie.

Le dimanche matin, après vingt heures d'un vol non interrompu, comme ils se trouvaient au-dessus de la Vallemaggia, dans le canton de Tessin, ils effectuaient leur descente d'une hauteur de 4 900 mètres sur les pâturages de Chinti, situés à une altitude de 1 800 mètres, près de Bignasco. La vitesse moyenne de leur course avait été de 12 kilomètres à l'heure; la température minimum, constatée pendant la nuit au-dessus d'un champ de neige, de — 7°; ils avaient atteint une hauteur maximum de 5 300 mètres.

M. Spelterini et son compagnon le docteur Seiler ont pu prendre, avant d'être enveloppés par le brouillard, de nombreuses photographies.

Cités englouties et retrouvées dans le Sable en Asie. — La Civilisation greco-bouddhique. — Exploration du Dr Stein.

Il y eut autrefois un florissant petit royaume du nom de Khotan, qui, sous la protection de la Chine, sa suzeraine, voyait prospérer ses grandes villes de temples, d'écoles et de monuments. Ce royaume formait, comme un grand ourlet de prairies à la lisière du désert, une étroite et longue oasis qui semblait former un trait d'union entre la Chine et la vallée de l'Oxus.

Cette prospérité n'est plus qu'un souvenir : lentement, mais sûrement, le sable du désert a envahi maisons et temples, et ses habitants ont peu à peu émigré en des contrées plus favorisées : du Khotan, il ne reste plus qu'un nom.

Or, à partir de l'année 1890, les indigènes du Taklamakan rapportèrent de ce vaste cimetière de villes, toutes sortes d'objets mystérieux et rares : feuilles d'or, fragments de vases ou de sculptures, vieilles monnaies, franges de tapis, manuscrits très anciens mais encore lisibles, etc. Plusieurs de ces reliques tombèrent entre les mains d'Européens, qui en firent don à des musées, et le docteur hongrois, Aurel Stein, en ayant eu connaissance, n'eut rien de plus pressé que de demander au vice-roi de l'Inde les autorisations et l'appui nécessaires pour aller explorer les cités ensevelies, qui formèrent le trait d'union entre la civilisation hellénique et la civilisation extrême-orientale. Malgré l'escorte et toutes les ressources que le Gouvernement hindou ne lui avait pas ménagées, le voyage fut pénible, l'accès des cités englouties étant défendu, du côté de l'Inde, par de hautes montagnes, des gorges profondes, des contrées sauvages où pénétra rarement un Européen. Il lui fallut cinq mois pour parvenir à Yokan, l'ancienne capitale du Khotan; ce n'est qu'à partir de novembre 1900, qu'il put commencer des fouilles qui devaient être des plus fructueuses.

L'emplacement de Yokan n'est pas absolument désert : on y recueille de l'or, que les indigènes ob-

tiennent par les moyens les plus primitifs. Quant à la ville elle-même, on n'en voit plus rien, à part des traces de murs, qui doivent être des fortifications, et les ruines d'un temple de Bouddha. Étant formées de briques cuites au soleil, les maisons de la ville furent promptement réduites en poussière.

D'ailleurs, ce n'est pas à Yokan que M. Stein devait faire ses plus précieuses découvertes. S'enfonçant plus avant dans le désert, il parvint aux ruines d'une autre ville, celle de Dandan Uiliq. Là, il réussit à mettre au jour tout un temple qui avait été enseveli et, par le même moyen, préservé de la ruine par les sables envahisseurs. Il en exhuma les murailles décorées de fresques aux vives couleurs par d'habiles artistes : le vert, la pourpre, l'écarlate, brillèrent de nouveau à la lumière avec leur fraîcheur et leur éclat primitifs. Les figures peintes se rapportaient au culte bouddhiste, quelques-unes représentant Bouddha enseignant à ses disciples. Sur le sol de ce temple, M. Stein découvrit un premier manuscrit, un feuillet jauni, très ancien, contenant quelques lignes d'écriture sacrée, dite écriture Brahmi.

Sur l'emplacement d'une autre ville, Niya, il lui était réservé de faire une découverte encore plus importante, celle d'un amas de manuscrits, soigneusement enveloppés et enfouis dans le sable : lettres officielles ou privées, comptes, décrets officiels, littérature religieuse, écrits canoniques, etc., les uns en chinois, d'autres en sanscrit, d'autres dans la vieille langue du Khotan, qui ne résonne plus aujourd'hui sur des lèvres humaines.

Tous ces documents étaient encore rangés dans l'ordre où les avait laissés, il y a quelque chose comme douze siècles, la main de quelque vieux prêtre. Ils étaient intacts et parfaitement lisibles. En outre, on les avait munis de sceaux sur lesquels se détachaient nettement des figures grecques du meilleur style : une Minerve, un Éros, un Hercule, à côté de sceaux ornés de figures ou de caractères chinois.

A Rawak, sur l'emplacement d'une autre ville, M. Stein exhuma également un temple, dont les parois étaient de gigantesques figures en relief de Bouddha et d'autres saints personnages. Ces œuvres d'art étaient exécutées dans un style bâtard qu'on pourrait appeler gréco-bouddhiste, dont les photographies de M. Stein montrent les bizarres disparates : à des formes grecques, d'une pureté toute classique, se mêlent des figures hindoues grotesques, étranges, épouvantables, mystérieuses. Mais, si l'artiste est choqué d'un pareil ensemble, les découvertes de M. Stein ouvrent à l'histoire des horizons tout nouveaux.

Les Volcans en activité de l'intérieur de l'Afrique.

Une des parties de l'Afrique qui présentent le plus haut intérêt scientifique, est la région du lac Kiwie avec ses volcans toujours en activité. Visitée pour la première fois, en 1871, par les Anglais Speke et Grant, puis par des Allemands, elle a été explorée, en 1894, par le gouverneur actuel de l'Est africain allemand, le comte Götz, qui a fait l'ascension d'un de ces volcans, le Kirunga. Le commandant belge, Daelman, apporte à son tour une importante contribution à nos connaissances sur ce pays dans un article que vient de publier le *Mouvement géographique*. D'après lui, le Kirunga fume sans trêve, comme la cheminée d'un énorme vapeur. Le cratère en est si grand, qu'il faut une heure et quart pour en faire le tour. Certains soirs, dit M. Daelman, le sommet était illuminé comme la cheminée d'un haut fourneau. Le capitaine a eu, de plus, l'occasion d'assister à un tremblement de terre dans le voisinage du volcan et sans aucun doute causé par celui-ci ; cependant, il n'a pas été le témoin d'une éruption proprement dite, et aucun indigène n'a le souvenir d'en avoir vu une. Le champ de lave qui s'étend au nord du volcan, a une longueur de 30 kilomètres et une largeur de 20 à 25. Cette masse est sillonnée de profondes crevasses assez semblables à des crevasses de glaciers, et larges de 1 mètre en moyenne. M. Daelman en attribue l'origine à des tremblements de terre. Sur d'autres points, des excavations profondes, recouvertes d'une légère croûte de lave, faillirent coûter cher à l'explorateur et à son escorte, lorsqu'ils s'aventurèrent sur ce sol trompeur.

Les hauteurs du volcan Kirunga sont couvertes d'épaisses forêts. M. Daelman a rectifié la cartographie du massif en un point : le fleuve Rutschuru, le principal affluent de la rive sud du lac Albert-Édouard, ne prend pas naissance au pied et au sud du volcan, comme on le croyait, mais dans un marécage situé à l'est de celui-ci. Il coule d'abord au sud, puis à l'ouest, et enfin au nord. Dans sa marche du poste de Rutschuru au lac Albert-Édouard, M. Daelman a traversé trois cours d'eau très chaude, dont la température varie de 59 à 68 degrés centigrades, et qui se jettent dans le fleuve susnommé. Le climat de la station de Rutschuru est excellent, le sol très fertile, la végétation luxuriante : on a pu récolter de grosses pommes de terre deux mois et demi après les avoir plantées.

Matilde Serao. — *Au Pays de Jésus. Souvenirs d'un voyage en Palestine.* 1 vol. in-16. Prix : 3 fr. 50. Librairie Plon-Nourrit et Cie, rue Garancière, 8, Paris.

Le public français connaît et apprécie depuis plusieurs années Matilde Serao, dont plusieurs romans et nouvelles remarquables ont été traduits dans notre langue. Aujourd'hui la maison Plon édite les souvenirs d'un voyage qu'elle a fait en Palestine : *Au Pays de Jésus*, fidèlement et religieusement traduit par Mme Jean Darcy. Vers la Syrie, à Jérusalem, sur la voie douloureuse, à Jéricho, aux rives du Jourdain, en Galilée, suivant les traces du Maître dont elle évoque souvent la céleste figure, avec l'enthousiasme d'une foi ardente, l'auteur cherche « à sentir, à exprimer l'âme de cette terre sacrée qui a vu et entendu Dieu ». Mais *Au Pays de Jésus* n'est pas seulement le récit, plein d'élévation, d'un fervent pèlerinage ; c'est encore une étude très vivante des populations, des mœurs, des coutumes locales ; ce livre renferme aussi des descriptions du pays, des villes, des sites, des monuments, écrites dans un style coloré, poétique, et en même temps d'une réelle valeur documentaire par leur précision et leurs détails.

LES GRANDES ARMÉES DE L'EUROPE

Les effectifs des armées par rapport à la population. — Un journal allemand, le *Bruxer Zeitung*, a dressé l'état comparatif des nations européennes au point de vue de leur force militaire. Examinant tour à tour les deux groupements formés d'une part par l'Italie, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne, d'autre part par la Russie et la France, le journal en question considère l'effort budgétaire accompli par chacune de ces puissances pour son armée, l'importance des effectifs entretenus sous les drapeaux par rapport à la population totale, la composition numérique des cadres, le nombre des chevaux, des canons, etc., par rapport à la densité des troupes.

Le budget militaire de nos voisins d'au delà des Alpes a oscillé, de 1892 à 1903, entre le maximum de 248 millions et le minimum de 224 millions de francs. Il est actuellement de 239 millions. La moyenne s'établit ainsi à 236 millions et demi, dont 16 millions affectés aux dépenses extraordinaires.

La force moyenne de l'armée a varié entre 232 162 hommes et 207 088. L'effectif actuel est de 217 752. La moyenne pendant les dix années en question a été de 221 388 hommes, dont 13 656 pour les officiers, et 207 732 pour la troupe.

On compte par 1 000 hommes 62 officiers et 938 soldats. La dépense moyenne par homme, officiers et soldats compris, est de 996 fr. 50. La moyenne de l'effectif des chevaux, toujours pendant les dix années considérées, est de 45 695, et le rapport entre les soldats et les chevaux est de 21 chevaux pour 100 hommes. L'artillerie italienne compte un peu plus de 875 pièces, dont 185 batteries de campagne à 4 pièces, 16 batteries de montagne et 6 batteries à cheval, chacune à 6 pièces, ce qui fait 4 pièces par 1 000 hommes.

Le budget de la guerre en Autriche-Hongrie a varié entre 353 et 478 millions de francs. Il est aujourd'hui de 433 millions et demi. La moyenne de ce budget est donc de 407 millions et demi, dont 54 millions pour les dépenses extraordinaires. L'effectif moyen de l'armée austro-hongroise est de 350 657 hommes, dont 21 710 officiers et 329 947 hommes.

La proportion en officiers est la même qu'en Italie, soit, par 1 000, 62 officiers et 938 soldats. Chaque homme, y compris les officiers, coûte en moyenne 1 008 fr. 10.

Le nombre moyen des chevaux est de 58 864, soit 17 chevaux pour 100 hommes.

L'artillerie dispose d'un total de 1 048 pièces, ou 3 pièces par 1 000 hommes.

Le budget de l'armée allemande a varié, pendant cette même période de dix ans, entre 677 et 827 millions et demi de francs. En moyenne, il s'élève à 736 millions, dont 150 millions environ pour les dépenses extraordinaires. Le budget s'est accru normalement, et avec lui l'effectif de l'armée.

De 492 246 hommes, prévus pour 1891, l'effectif est, en 1903, de 604 168 hommes, dont 26 335 officiers et 577 187 hommes. L'effectif moyen est ainsi de 562 187 hommes, et, par 1 000 hommes, on trouve 43 officiers et 957 hommes. Chaque homme, officiers compris, coûte en moyenne 1 042 fr. 80. L'effectif moyen des chevaux est de 96 298, soit 16 chevaux par 100 hommes. L'armée allemande dispose de plus de 3 444 pièces, soit 6 pièces par 1 000 hommes.

Le budget militaire russe a varié entre 599 et 874 millions et demi de francs, soit une moyenne de 732 millions et demi pendant ces dix années.

L'effectif de l'armée était, en 1892, de 803 500 hommes, il est aujourd'hui de 1 018 000 hommes. Par 1 000 hommes on compte 38 officiers et 962 hommes. La dépense annuelle par homme est d'environ 813 fr. 13. L'effectif moyen des chevaux est de 163 500, soit 19 chevaux pour 100 hommes. L'artillerie russe compte 398 batteries à 8 pièces, soit près de 3 200 pièces ou 3 pièces par 1 000 hommes.

Il convient de remarquer que le personnel du service de santé et de la comptabilité n'a pas, en Russie, de rang militaire. Si l'on fait entrer en ligne de compte les 5 925 employés civils, officiers de santé, comptables, etc., on aura un corps de 39 750 officiers, et la dépense moyenne annuelle par homme se réduira à 806 fr. 81. Dans ce dernier cas, il y aura, par 1 000 hommes, 44 officiers et 956 soldats.

Le budget français de la guerre a varié entre 622 millions et demi et 693 millions et demi de francs; donc une moyenne de 645 millions, dont 42 pour les dépenses extraordinaires.

L'effectif a varié aussi entre 556 037 et 615 828 hommes, officiers compris. Il est en ce moment de 607 525 hommes. Par 1 000 hommes, on compte 51 officiers et 949 hommes. La dépense moyenne annuelle par homme est de 1 038 fr. 70. L'effectif en chevaux est, en moyenne, de 141 593, ou 24 chevaux par 100 hommes. L'artillerie compte 3 048 pièces, ou 5 pièces par 1 000 hommes.

ALLEMAGNE

Officiers de l'armée de terre embarqués sur la flotte pendant les manœuvres. — Les officiers de l'Académie de guerre seront tous, à tour de rôle, depuis cette année, appelés à faire des stages à bord des escadres allemandes pendant les manœuvres.

Les relations entre l'armée et la marine seront rendues plus étroites en vue d'une coopération probable en cas de guerre. Cette innovation, très heureuse, a été introduite chez nos voisins en vue de la guerre contre l'Angleterre.

Des kriegspiels (jeux de la guerre) sont faits à Kiel par les états-majors, auxquels sont adjoints des officiers de marine. Toutes les hypothèses de débarquement ont été étudiées de la sorte par ceux qui ont un rôle à y jouer. Il serait à désirer qu'une mesure semblable fût adoptée en France.

Les mauvais traitements infligés aux soldats. — Depuis le 1er janvier 1903 jusqu'au 1er septembre, 159 officiers et sous-officiers ont été condamnés de ce chef à 50 années, 9 mois et 29 jours de prison. La Prusse est classée au premier rang et, sur 10 condamnations, 9 visent des sous-officiers.

Les hommes en état d'ivresse dans l'armée allemande. — L'autorité militaire allemande vient de publier une instruction relative à la manière de traiter les hommes en état d'ivresse. Il y est recommandé aux sous-officiers d'éviter de se compromettre directement avec des hommes ivres et de les exposer ainsi à de véritables refus d'obéissance; on devra même éviter, autant que possible, de leur parler et on les fera emmener par leurs camarades. L'emploi des armes pour forcer l'obéissance d'un homme ivre n'est autorisé que si celui-ci menace de faire usage de ses propres armes, et si le supérieur est réellement en danger. En tout cas, on devra se borner à mettre l'ivrogne dangereux hors de combat sans le tuer. Tout sous-officier qui manquerait à ces prescriptions engagera gravement sa responsabilité et sera sévèrement puni.

FRANCE

Les points d'appui de la flotte aux colonies. — La question s'est posée de savoir si Saïgon et le cap Saint-Jacques, en Cochinchine, déclarés points d'appui de la flotte et classés places de guerre par décret du 3 juin 1902, doivent être considérés comme deux points d'appui distincts. Le cap Saint-Jacques, entièrement dépourvu de moyens maritimes propres, ne pouvant former seul un point d'appui, un décret du 4 mai vient de mettre les deux places formant un seul point d'appui « Saïgon; cap Saint-Jacques » sous le commandement d'un officier général, lequel aura sous ses ordres un officier supérieur chargé particulièrement de la défense du cap Saint-Jacques.

DANS LES BALKANS

Turcs et Bulgares en présence. — Y compris les 24 000 hommes qu'elle vient d'appeler sous les drapeaux, la Bulgarie possède actuellement 42 000 hommes d'armée permanente, et 65 000 hommes de réserves, soit près de 150 000 hommes.

La Porte a, maintenant, à peu près 250 000 hommes sous les armes. Elle vient, en outre, d'appeler 64 000 hommes des réserves.

En Wagon de Pékin à Paris.

Une récente décision ministérielle vient d'autoriser, depuis le 1er octobre dernier, le service des postes à acheminer par le chemin de fer Transsibérien les correspondances à destination de la Chine septentrionale ainsi que celles pour la Corée et le Japon. Les envois se font chaque jour de Paris par la gare du Nord. C'est la consécration officielle de l'ouverture de la grande voie russe. On gagnera sur la voie de Suez, trois semaines pour les lettres à destination de Pékin, dix à douze jours pour Changhaï, quinze jours pour le Japon. On lira avec intérêt ce récit d'un de nos compatriotes qui a récemment parcouru cette longue route.

Aujourd'hui, 1er août, nous quittons Pékin à onze heures et demie. Le train longe la muraille Tartare. Nous passons sous les tours menaçantes, nous voyons fuir les enfilades des bastions, rayonner les espaces semi-déserts de la ville Chinoise, puis le train file décidément vers Tien-tsin. Le soir, Tien-tsin apparaissant avec ses constructions industrielles, les cheminées et clochetons qui la dominent, fait illusion : c'est l'Europe rapprochée de quatre mille lieues.

La ville européenne est complètement distincte de la ville chinoise éloignée d'environ deux milles; l'on n'a à souffrir ainsi aucune promiscuité. La concession française, la plus exposée aux assaillants, a été dévastée par le siège; elle a dû être reconstruite presque entièrement; aujourd'hui elle a repris son mouvement de petit centre provincial. A l'extrémité opposée de la ville, la concession allemande, consacrée surtout aux casernements militaires, est en voie de construction, fort rapide d'ailleurs. Mais la grande artère de circulation est la rue britannique de Victoria Road, bien ombragée et bordée de beaux bâtiments publics ou privés. C'est sur ce parcours qu'à la fin de la journée se succèdent les équipages élégants où les nationalités mettent leur note; de là, ils sortent de la ville et vont par une route plate, mais large et bien entretenue, jusqu'à la tribune des courses, où se groupe, pendant une heure quelque société. Le gouvernement de la ville chinoise resté pendant longtemps aux mains des chefs européens, a été restitué, après les hostilités, aux autorités indigènes. La ville a profité sous l'administration étrangère; elle a été assainie et ses quais de commerce élargis ou plutôt créés. Mais comme marque de châtiment et garantie pour l'avenir, les fortifications ont été supprimées. La cathédrale catholique s'élevait à un bout du grand canal; il n'en reste aujourd'hui que la façade, qui trompe encore l'œil, vue à une certaine distance.

ARRÊT DU TRAIN SUR LA RIVIÈRE LALINKÉ.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

Les différentes nations avaient le gros de leurs forces militaires à Tien-tsin et à Takou, mais tout le long de la ligne s'échelonnaient de nombreux postes, parmi lesquels quelques postes français; des baraquements improvisés, des constructions indigènes transformées, les abritaient dans la plaine interminable; autour se groupaient, comme dépendances immédiates, les maisons de terre des cantiniers chinois. La population des villages voisins est encore sous l'impression du passage des alliés et,

à la venue d'un Européen, femmes et enfants se tapissent en tremblant dans leurs réduits. La circulation des trains est maintenant de tous les instants, multipliant les relations entre la côte et Pékin; c'est un trait nouveau et définitif mis dans le paysage et cela témoigne encore mieux de l'occupation du sol chinois que la présence des troupes étrangères; les noms des bourgades intermédiaires ne sonnent plus que comme des noms vulgaires de stations; ce coin de la Chine a cessé de s'appartenir. Nos préparatifs de route sont terminés; demain nous saluerons l'Extrême-Orient pour regagner l'Europe par la voie désormais ouverte du Transsibérien, où nous verrons, à vol d'oiseau, se dérouler l'Asie.

EN MANDCHOURIE : LE TRAIN PENDANT UNE HALTE.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

4 août. — Un train express, c'est-à-dire à la vitesse de 32 kilomètres, nous emporte de Tien-tsin à travers de longues plaines sablonneuses coupées de cultures de sorgho. A deux ou trois heures de là, la verdure et les coteaux reparaissent et, vers Petoo, le paysage se montre assez accidenté, repiqué çà et là d'aimables bosquets. A sept heures du soir, nous arrivons à Chanhai-kouan. C'est la limite entre la zone d'action russe et celle de surveillance anglaise; et bien que ce ne soit que le point de contact de deux zones d'influence, les différences apparaissent aussi marquées que sur des frontières authentiques. Sur son sol même, annexé d'avance, l'indigène est devenu, au point de vue administratif, une espèce négligeable. Dans cette Mandchourie, de population moins dense et plus variée, les Russes pourront sans doute un jour opposer le nombre au nombre; à la faveur de la voie ferrée et en dépit de promesses d'évacuation, des centres moscovites de long avenir se forment dans l'étendue de la contrée; celle-ci n'est qu'un prolongement des plaines de Sibérie, cette deuxième patrie des Russes, et l'acclimatation est tout acquise pour les troupes établies et surtout pour les moujiks déversés peu à peu en nombre régulier. Jusqu'aux banques qui sont dans la région moins des sociétés d'affaires que des agences d'action politique : c'est en titre à la Banque Russo-Chinoise que le Gouvernement chinois a concédé, en 1896, le droit de construction des lignes mandchouriennes. A partir d'ici l'on compte en roubles, l'on porte casquette et l'on boit du vodka.

CAMPEMENT DE PAYSANS RUSSES EN MANDCHOURIE.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

La ligne est administrée militairement; il en résulte toujours quelques facilités pour l'étranger qui trouve des officiers possédant sa langue. En quittant Chanhai-kouan à l'aube, on entrevoit la Grande Muraille qui vient expirer ici en une dernière ondulation. A la station de Kobauza, réside un colonel auquel est confiée la haute surveillance de la ligne; sur l'obligeant avis du gouvernement de Port-Arthur, nous devions, à l'avance, prévenir cet officier de notre passage; mais par suite d'une incertitude de date, la précaution a été prise trop tard et il ne peut nous procurer un wagon spécial que jusqu'à Newchwang. Les gares, fraîches construites, ont un aspect riant et leur nom s'inscrit bien en évidence dans l'alphabet national russe. On se sent déjà engagé sur cet immense empire, qui, d'un bond, à travers deux continents, va finir en Europe, aux portes de l'Allemagne. Un peu avant Newchwang, on quitte le train pour traverser en bateau à vapeur l'estuaire du fleuve Liao-ho; le canot vous dépose à de beaux quais où se dressent déjà,

pour accueillir l'arrivant, deux ou trois hôtels. La correspondance pour Kharbin ne s'effectuant que demain, nous passerons la nuit à Newchwang,

Un des trente-six ports à traité, cette ville chinoise, déjà russifiée, compte néanmoins un certain nombre d'Anglais. Les Français n'y sont guère représentés que par les missionnaires; ceux-ci sont isolés et sans appui officiel, la Russie étant politiquement intéressée à la prédominance de la confession orthodoxe. La place est commandée par un officier supérieur russe, assisté d'une forte garnison. Il est cinq heures du soir; la colonie européenne, à la clôture des affaires, se répand dans les allées de promenade créées pour ses besoins. Quelques Anglais, en caleçon de bain, pratiquent un semblant de sport en s'ébattant dans un bassin d'eau trouble; sous l'œil amusé des passants, ils canotent dans un baquet, ou se renvoient un ballon entre deux plongeons; ponctuels dans l'accomplissement des rites nationaux, ils apparaîtront à l'heure du dîner en smoking et cravate blanche réglementaires.

Le lendemain, nous quittons Newchwang, vers deux heures de l'après-midi. Le gouverneur russe a mis gracieusement sa chaloupe à vapeur à notre disposition pour traverser le fleuve. A la station au delà de Newchwang, Tatchitchao, nous montons dans le train pour Kharbin. C'est à Tatchitchao que se trouve l'embranchement sur Port-Arthur. Des officiers, habitués du buffet, ont fait, ce soir-là, honneur au champagne, très en vogue dans la région et s'expriment plus que bruyamment.

ÉGLISE ET STATION DANS LE STEPPE.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

7 août. — Cette nuit, nous avons passé Moukden, capitale en délabre de la Mandchourie. Ce matin, la première halte a été Tilin; une sorte de cantine, comme il s'en trouve de placées, à certaines stations, pour fournir à la subsistance des voyageurs, a procuré une collation : du thé, de la bière, du *borch*, le pot-au-feu national, des boules de hachis russe, du pain noir. Voilà les ressources uniformes qui s'offriront jusqu'à la frontière sibérienne; des conserves, judicieusement emportées, compléteront ce menu des steppes. Disséminés autour de la gare, se trouvent des baraquements de soldats qui semblent sortis de terre de la veille. Des Chinois, en petit nombre, sont perdus au milieu des groupes russes. Il y a, dit-on, 30 000 hommes de troupe qui font la haie le long des lignes de Mandchourie; ils passent leur temps à demi campés; leur nourriture est sommaire et leur paye peu élevée; mais les dures conditions de leur vie ne troublent guère leur insouciance et ceux qui se pressent dans les wagons entonnent, à pleines voix, leurs chants nationaux. Alentour, ce sont de grandes plaines cultivées qui ne changent guère des aspects vus précédemment. Je m'avise que les voitures du train avec ces petites cheminées qui percent les toits, ont d'honnêtes physionomies de roulottes, et, de fait, n'est-ce pas un peu la vie de roulotte, un chapitre d'une sorte de vie de bohème, que l'on est appelé à vivre, jusqu'au jour où le sleeping-car et le wagon-restaurant vous rendent des moyens d'existence réguliers? Ce n'est pas le dernier modèle de ses wagons que la compagnie a lancé sur ces lignes; qu'on se les figure divisés en multiples compartiments, non fermés, donnant sur un couloir latéral; deux étroites banquettes en bas, deux en haut, forment les couchettes pour la nuit; un cinquième passager peut se mettre en postillon contre la paroi du couloir et, en cas d'excès de nombre, une place est réservée au sixième, dans les hauteurs éthérées, près du plafond. L'existence du voisin n'a de mystère pour personne et, le soir, le mauvais éclairage du wagon protège seul contre les regards indiscrets. La nuit, il faut se défendre contre les persécutions des moustiques qui sont ici de taille et de férocité peu communes.

Par exemple, l'administration est paternelle; la vieille discipline observée sur les parcours européens perd ses droits ici. Un arrêt insolite se produit-il en plein steppe, le public descend et circule comme chez lui, le train repart tout doucement et les voyageurs s'élancent derechef dans son sein, comme une nichée de sarigues dans la poche de leur mère. En somme, pour un convoi en marche vers la Sibérie, il n'est pas dépourvu de gaieté. On avance ainsi à faible vitesse (25 kilomètres à l'heure), vu l'état de la voie construite précipitamment, et le train semble recueillir ses forces en prévision d'un si long trajet.

8 août. — Ce matin, nous avons stationné au-dessus de la rivière Lalinké : le train était en panne comme une simple automobile. La rivière est franchie sur un pont de bois provisoire, tandis que le futur pont, métallique comme tous ceux de ces lignes nouvelles, est en construction à quelques mètres sur le côté. A toutes les stations sont placés de vastes réservoirs d'eau bouillante où s'alimentent les théières de passage, et du matin au soir le thé coule dans les wagons, répandant l'entrain et ranimant les conversations. Aujourd'hui nous atteignons Kharbin, où la voie

Sud-Mandchourie s'agrafe à la ligne transbaïkalienne Irkoutsk-Vladivostok. Un bourg russe, d'un développement incessant, s'est fondé à 4 kilomètres de cette station considérable; sur le parcours s'égrènent déjà quelques groupes de maisons, mais cette année le choléra a fait échec à la colonisation, en enlevant quatre cents Européens. Dans la campagne, comme un signe de l'appropriation du sol, circulent des attelages et des charretiers russes. Les casernements militaires sont multipliés autour de la station; çà et là, un fougueux cosaque pique une fantasia à travers la plaine. A la gare, de pauvres coolies chinois s'opposent, sans succès, à la concurrence des portefaix russes dont ils essuient les rebuffades et les taloches. A la sortie de Kharbin, le train s'engage sur un pont d'un jet superbe, au-dessus du Soungari, affluent de l'Amour et la grande artère fluviale du centre de la Mandchourie. Déjà, dans le bassin de ce fleuve, le climat n'a guère à envier aux étendues sibériennes : la température d'hiver s'y chiffre parfois à —40 degrés, le Soungari gèle à trois pieds d'épaisseur. Sous la surveillance de contremaîtres, des terrassiers chinois sont employés à l'entretien ou à la réfection de la voie. A mesure que l'on avance vers le nord, les immigrants russes se montrent plus nombreux, mettant partout la note de leur tenue nationale; bottes courtes, larges pantalons et chemise extérieure pour les hommes; pour les femmes camisole rouge et, sur la tête, fichu en triangle.

C'est sous cet aspect que nous apparaît, le 9 août, la grosse station de Tsitsikare; la ville elle-même est située à trente verstes de distance, arrosée par la rivière Nonnie, qui envoie au Soungari le contingent de ses eaux. Et plus loin, c'est toujours le steppe qui se développe en longues ondulations, scindé en deux par la voie du train, tantôt rectiligne, tantôt courbe comme une piste de course. Des chevaux et bestiaux sont disséminés au loin. Çà et là émergent de pauvres masures d'ouvriers indigènes, dont le toit descend presque au ras du sol. Sur quelques points se montrent des arbres isolés ou en bouquets. Vers le Nord, cependant, les mouvements de terrain semblent s'accentuer comme un pressentiment de grandes chaînes. Le soir, on entre dans une zone boisée; le long de la voie, des hauteurs granitiques changent le décor agréablement; des maisons à la sibérienne, aux murs faits de madriers horizontaux et superposés, attirent l'attention.

10 août. — Si ce n'est pas encore la Sibérie, en voici du moins un des aspects figuré par des collines arrondies, hérissées de sapins et se succédant en perspectives indéfinies. Nous sommes sur les contreforts du massif du grand Khingan, une des chaînes montagneuses de la Mandchourie. Dans quelque temps, le passage sera ouvert aux trains par un tunnel, aujourd'hui en cours de percement. Il s'agit donc, pour le moment, de se hisser sur le sommet de la chaîne. A Saltanovo, le train fait un long arrêt pour se préparer à cette escalade, puis il s'adjoint une locomotive d'arrière. Alors il s'élève par une série de zigzags, revenant chaque fois sur lui-même par une voie différente, ce qui fait cinq ou six voies placées en échelle et dont la dernière pose sur le faîte des hauteurs. D'ici, une vue pittoresque corrige le souvenir des plaines lamentables traversées dernièrement. Quelques voyageurs, dont nous sommes, se sont donné le plaisir d'une ascension pédestre et n'ont pu à temps réintégrer le train; une fois en terrain plat, celui-ci détale et nous ne le rattrapons qu'à la station de Khingan, heureusement à peu de distance. A cette station, il y a un certain rassemblement. On y retrouve les types singulièrement expressifs de ce Far West moscovite; des groupes d'hommes en pelisse, dans la température fraîche, montrent des faces incultes et rébarbatives, belles têtes d'aventuriers ou de forçats; çà et là se montrent des échantillons des populations régionales, Mandchous, Bouriates; ici, faisant centre, c'est un Chinois à la cangue, là des loqueteux qui opèrent en mendiant la tournée des wagons; plus loin un moujik ivre-mort, fustigé par un gendarme.

(*A suivre.*) JEAN DE NETTANCOURT VAUBECOURT.

Hommes aériens en Californie.

DEPUIS que les Peaux-Rouges étudient dans les universités américaines et que les Esquimaux chantent des cantiques méthodistes, on pourrait croire qu'à part l'intérieur de l'Afrique, la planète n'avait plus de secret pour les ethnographes. Et pourtant, *d'après les journaux américains*, des explorateurs ont découvert dans la partie la plus épaisse des forêts de Californie, où croissent des arbres géants, une bizarre race d'hommes sauvages qui vivent au sommet des arbres, à 2 ou 300 pieds au-dessus du sol. Le feuillage touffu et les branches énormes les dérobent absolument au regard de ceux qui sont en bas. Mais rien n'échappe à l'œil d'aigle des explorateurs américains : d'après eux, ces sauvages aériens se glissent, avec l'agilité d'un écureuil, le long des branches et d'une branche à l'autre, de sorte que le regard ne peut guère les surprendre que lorsqu'ils se sont réfugiés dans le creux des arbres où ils passent la nuit.

Autre chose cependant, qui trahit la présence de l'homme dans ce milieu insolite : des cordes, qui pendent des hautes branches, ont sans doute pour but de faciliter aux indigènes le passage d'un arbre à l'autre. Un voyageur américain assure d'ailleurs avoir poursuivi une de ces mystérieuses créatures, qui, dit-il, était vêtue d'une pièce d'étoffe brune entourant les hanches, et dont la peau était de couleur brune, les cheveux courts, les mains et les pieds pourvus d'ongles acérés comme des griffes. La taille était celle d'un enfant de douze ans. Deux individus adultes auraient saisi le jeune garçon et l'auraient transporté au sommet d'un arbre, sans doute pour le mettre à l'abri de l'étranger. Comme ces forêts sont encore presque absolument inexplorées, on a organisé plusieurs expéditions pour apercevoir de nouveau les mystérieux arbricoles; mais sans succès cette fois, même lorsque le nommé John Beuton escalada quelques-uns de ces arbres avec des crampons de fer. Sans doute, les sauvages, avertis, se tiennent sur leurs gardes!

La Roche-Guyon. — Huit Siècles d'histoire dans un Château.

En remontant la Seine capricieuse, vers Mantes, entre Vernon et le charmant village de Rosny, on aperçoit une tour féodale, qui surplombe de vastes bâtiments, construits dans une brèche de la colline crayeuse. C'est, sur la rive droite du fleuve, le donjon de la Roche-Guyon, forteresse imprenable du Moyen Age, rivale de l'*oppidum* des Andelys ou de celui de Gisors. Nous sommes à la frontière du Vexin normand et du Vexin français, à la rive du pays chartrain qui venait jusqu'en face, à Rolleboise.

Aux archives du château, dans la *Chronique de Saint-Denis*, annales manuscrites de France, on peut lire cette description, en partie exacte encore, que publiait un vieux chroniqueur de 1380 :

« Sur le rivage de Seyne, est un tertre merveilleux, sur quoi jadis fut formé un chastel trop fort et trop orgueilleux et appelé la Roche-Guyon. Si est encore si haut et si féroce, qu'à peine peut-on voir jusqu'au sommet. »

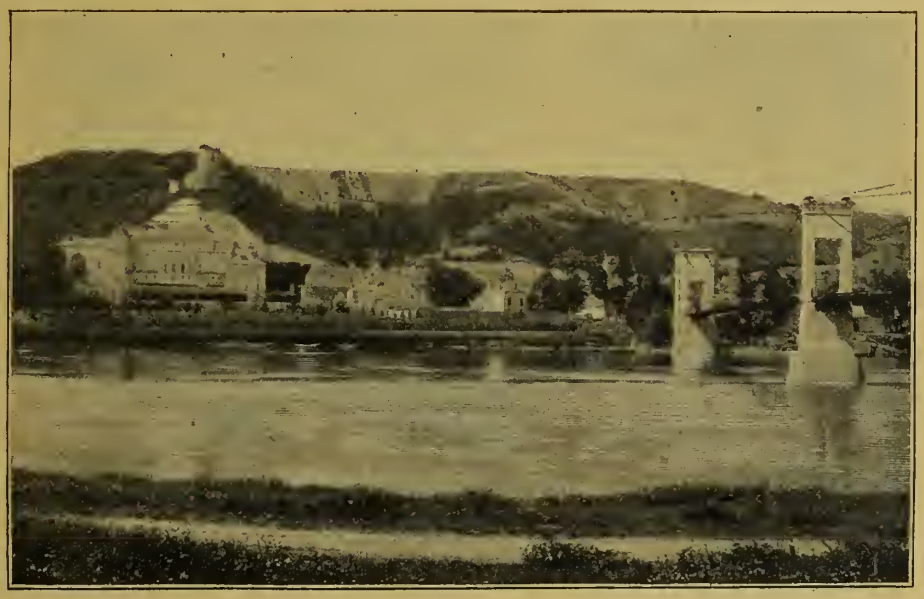
De cet orgueilleux chastel, il reste la colline, le donjon démantelé et ruiné à demi; du côté de la plaine, une tour ronde, entourée d'une ceinture double de murailles. A côté, s'étend le village de la Roche, auquel on accède par un pont suspendu, qui relie à la Roche la presqu'île d'alluvions, enclose dans les sinuosités de la Seine.

Arrêté sur le pont et regardant à gauche, le touriste, suivant le cliché que nous donnons, a devant lui, sur la berge de la rivière, un mur en briques qui sert de digue et de soutènement à un vaste potager. Derrière, la lourde façade des bâtiments du château apparait, portée sur des arcades élevées et couronnée par la ruine du donjon; à droite et à gauche, s'étendent les maisons et les jardins du village. Une vieille église gothique semble les réunir autour d'elle jusqu'à l'hospice d'enfants convalescents, créé, il y a un demi-siècle, par le comte Georges de la Rochefoucauld.

Édifications et terrasses se dessinent en amphithéâtre. Au travers des vignes et des champs étagés sur la pente, trois routes, bordées de maisons ou de granges creusées à même la craie, déroulent leur blanc ruban qui serpente, et vont rejoindre la coulée de l'Epte.

Les arbres sont assez rares dans ce paysage. Sauf un parc conquis sur le roc, une futaie suspendue au flanc de la colline et terminée par une esplanade d'où l'on découvre une vue merveilleuse sur un large bassin de prairies, de vignobles et de forêts, il n'y a guère, sur les coteaux, que des cultures arrachées au sol ingrat. Les crêtes blanches, les affleurements et les effritements décèlent assez la nécessité d'une spécialisation de l'assolement. Mais la fertilité de la plaine rachète l'indigence des côtes où la vigne se plaît.

Près de la fontaine du bourg, une mairie blanche a remplacé, depuis cinquante ans, un ancien bâtiment, un grand hangar coiffé d'un haut toit de tuiles, les halles seigneuriales de jadis, qui depuis la Révolution servaient de marché aux grains et d'asile à la municipalité.



VUE GÉNÉRALE DE LA ROCHE-GUYON.

D'après une photographie de M. Asselin.

Mais le renom de la Roche-Guyon, qui fait de cette contrée, à dix-huit lieues de Paris, un site réputé près des artistes et des archéologues, ne vient point du bourg insignifiant en soi. C'est le château, la tour, les souvenirs historiques, les légendes, qui font de la Roche-Guyon le rendez-vous des noces régionales, des amateurs photographes et des amis des monuments.

Au bout de la rue du Bac, qui vient du pont, dans une large cour, plantée au-dessous du château, les communs rappellent assez ceux de Chantilly.

Le pavillon Fernand, édifié au siècle dernier, compose, avec ses trois lourds étages, l'avant-corps de l'ancienne façade du château où un long corridor, disparu en 1891, avait été superposé aux constructions féodales. Un toit élevé le recouvre. En face de la rue, une grille monumentale donne accès dans la cour d'honneur; à droite sont les dépendances, reste de l'ancien bailliage. Au fond, le rocher à pic; à gauche, deux tourelles antiques qui flanquent la façade intérieure.

Ces tourelles encadrent l'escalier percé, au XVIIIe siècle, dans la muraille même.

Mais tel n'était pas l'aspect primitif de la demeure seigneuriale. Sur l'autre rive se trouvent encore deux maisons restaurées, affectées jadis au péage des droits et au service de halage des bateaux marchands qui sillonnaient la Seine, de l'Ile-de-France en Normandie. Le pont et la digue rouge du potager n'existaient pas alors : un bac suffisait au service. Jusque dans les fossés, la Seine roulait ses eaux, baignant la protubérance d'une grosse tour ronde qui faisait ombre et défense au pavillon Fernand.

L'église paroissiale, détruite en 1400, s'élevait dans l'enceinte des fossés. Beaucoup moins importante qu'aujourd'hui, la masse crénelée descendait jusqu'au niveau du fleuve. Seule, haute de 80 pieds, la tour veillait et le guetteur pouvait, du sud au nord, commander en maître les crêtes dénudées.

Tout le domaine s'étendait à ses pieds. Rosny, Bonnières, Fourges, Vetheuil, Artie, Saint-Martin-la-Garenne en formèrent les limites. Un son de trompe, et tout le village, en cas d'alerte, était en sécurité au ventre du donjon. Pour se rendre compte de l'ancien aspect, il faut supprimer les écuries et le pavillon Fernand en plus de la digue artificielle.

Les constructions du dehors doivent dater de la fin du XIIe siècle. Elles communiquaient par des ponts volants aux escaliers souterrains de la montagne qui ressortaient dans l'enceinte du donjon. Elles constituaient ainsi, au sentiment de Viollet-le-Duc, une des plus solides forteresses du Moyen Age.

Il paraît difficile de déterminer une date pour les constructions qui précèdent celles-ci. Les notions initiales qu'on rencontre dans les anciennes chroniques du Vexin nous font suivre les pas de saint Nicaise évangélisant ce pays. A sa parole, les premiers chrétiens furent touchés de la grâce et le martyre attendit l'apôtre à Gasny, sous la colline de la Roche. Un sieur Guy ayant habité la Roche, les deux noms s'unirent sur les lèvres des villageois en un vocable unique.

Nous sommes au XIe siècle : l'histoire de la Roche-Guyon, rempart contre l'Anglais, s'ouvre en phases héroïques ou honteuses. Gagné par des présents, Guyon de la Roche, en 1097, livre sa tour à Guillaume le Roux. Mais il expie sa félonie dès 1112, frappé par son propre beau-père, Guillaume. Puis, c'est l'abbé Suger qui passe en ces lieux, les aime et les décrit dans sa *Vie de Louis le Gros*.

Guy, sixième du nom, ayant été tué à la bataille d'Azincourt, le 25 octobre 1415, Perrette de la Rivière, sa veuve, défendit deux mois le château contre les comtes de Kent et d'Hutington qui s'en emparèrent d'assaut Exilée, la veuve dépossédée ne revit jamais sa tour. Elle mourut à Auneau, et son fils n'en reprit possession que sous Charles VII.

Portée dans la famille de Silly par alliance, la Roche-Guyon eut pour visiteurs et hôtes, le Dauphin et François Ier. Une partie de la vieille façade et la tour d'entrée existaient déjà. Ce fut sous ses murailles que le comte d'Enghien, célèbre par la victoire de Cérisoles, trouva la mort. Très ardent, il avait improvisé, pour dissiper l'ennui d'une journée d'hiver, un assaut simulé. Les courtisans, sous les yeux de François et du Dauphin, s'armèrent de boules de neige et se placèrent en deux camps. Au moment où d'Enghien effectuait une sortie pour repousser une agression, un coffre échappé, à dessein ou au hasard, lui tomba sur la tête et lui fracassa le crâne.

Sous Henri IV, la marquise de Guercheville, qui l'habitait, y donna un exemple rare de vertu. Et les curieux de lettres pourront l'évoquer sous son pseudonyme en lisant les *Amours du grand Alcandre* par Mlle de Guise, Louise-Marguerite de Lorraine, princesse de Conti. Poursuivie par le Vert-Galant, elle sut, sans le froisser, lui résister. L'hébergeant à la Roche, elle lui fit, avec le respect le plus profond, l'honneur de ses appartements propres, et se retira, veuve, avec ses enfants, dans le bâtiment de péage, à l'autre rive du fleuve. Le roi ne désarma pas, souffrit un second échec et renonça en homme d'esprit. « Puisque dame d'honneur vous êtes, lui dit-il, dame d'honneur serez ! » Et sous ce titre elle s'en fut pour recevoir la reine à Marseille. On a conservé en mémoire de ce prince, l'appartement qu'il occupait et le lit où il se reposa des fatigues de la bataille d'Ivry.

ENTRÉE DU CHATEAU DE LA ROCHE-GUYON PAR LA COUR D'HONNEUR.

D'après une photographie.

Sous Louis XIII, Mme de Silly épousa en secondes noces Charles du Plessis, seigneur de Liancourt, dont elle eut un fils Roger, auquel elle transmit la terre de la Roche-Guyon. Celui-ci épousa Jeanne de Schomberg, fille du maréchal. Ils n'avaient eu de leur mariage qu'un fils, Henri-Roger du Plessis, tué au siège de Mardick, le 6 août 1649, et dont la fille épousa en 1659, le duc de la Rochefoucauld. Son petit-fils, le duc Alexandre, exilé par Louis XV, passa dix ans à la Roche-Guyon. Cette disgrâce fut un bien pour le pays. Il consacra ces dix années et son immense fortune aux embellissements de la Roche-Guyon.

De cette époque datent les écuries en voûte, les terrasses avec leurs parterres, ainsi que l'escalier d'honneur et le vestibule actuel. La salle d'armes fut aussi disposée par Alexandre en galerie. Elle contient les portraits de la famille de la Rochefoucauld, parmi lesquels le cardinal doyen du Sacré-Collège et fondateur, à Paris, de l'Hospice des Incurables ; puis le brillant héros de la Fronde qui s'appela le prince de Marsillac, aux pieds de la duchesse de Longueville, enfin, dans le

salon de Mme de la Fayette, le duc resté pour la postérité l'auteur des *Maximes*.

Dans la pièce qui sert de prolongement à la galerie est placé le portrait de la duchesse d'Euville, fille du duc Alexandre, femme remarquable de son époque. Elle suivit l'exemple de son père, et c'est à elle que sont dus la salle de spectacle, le dernier étage de la façade principale et ce magnifique salon garni de quatre gobelins représentant l'histoire d'Esther, chefs-d'œuvre de cette fabrique. Sous elle, le château reçut Turgot, d'Alembert, Condillac, les abbés Delille et Barthélemy, M. de Malesherbes et Mlle de Lespinasse.

Cependant 89 sonna, Mme d'Euville arrachée à son fief fut jetée en prison à Paris. Mais ses bienfaits militaient pour elle ; les habitants de la Roche la réclamèrent à la Convention même et la ramenèrent, saine et sauve, à son château que pas un pied révolutionnaire n'avait franchi en son absence. La tour seule, dut expier le forfait d'aristocratie. Quinze jours durant, les ouvriers, sous la conduite de deux commissaires envoyés par la Convention, la frappèrent du pic.

Le duc de la Rochefoucauld avait été massacré à Gisors par une bande de malfaiteurs étrangers à la ville. La marquise de Castellane, née de Rohan-Chabot, consola sa belle-mère. En 1797, le château passa à Mme de la Rochefoucauld, puis du duc de Rohan à son fils, le prince de Léon, duc et cardinal de Rohan, archevêque de Besançon.

Le futur cardinal l'habita toute la Restauration. Une antique chapelle, taillée dans le roc, à la hauteur des toits du château, jouissait de temps immémorial du droit fort rare d'y conserver le Saint-Sacrement. M. de Rohan la restaura, l'agrandit de deux chapelles latérales et les orna avec le goût ingénieux des plus riches chapelles d'Italie. Des bas-reliefs couvrirent les parois de rocher. Une longue voûte, mystérieusement éclairée par des vitraux, des inscriptions de l'Écriture, la Madone dans une gloire et le lointain appel d'un orgue préparaient d'avance le recueillement des fidèles.

Rohan vendit, par le premier contrat qui se rencontre dans l'histoire de la Roche-Guyon, son château au duc de La Rochefoucauld, rétablissant ainsi la transmission de famille abolie par la Révolution.

L'histoire a révélé tout son secret. Notre visite est terminée.

GEORGES LOISEAU.

Les Funiculaires et les Chemins de fer de montagnes en Suisse.

La Suisse est le pays des funiculaires. En 1901, on n'y comptait pas moins de vingt-sept lignes ferrées de ce genre, avec un développement de 24 823 mètres. Quant aux chemins de fer à crémaillère, ils sont au nombre de dix-huit avec un développement de 121 329 mètres : Rigi, Pilate, Brienz, Zermatt, etc. Si le funiculaire convient à l'attaque d'un sommet, lorsque celle-ci peut se faire sans courbures trop sensibles dans le profil et dans le plan, il devient impraticable quand la distance est longue et le parcours accidenté. C'est alors que la crémaillère vient donner son appui aux trains que l'adhérence de la locomotive serait impuissante à faire avancer et même à maintenir en place. Treize lignes de ces funiculaires fonctionnent avec un contrepoids d'eau; treize avec l'électricité; une, celle d'Ouchy à Lausanne emprunte sa force motrice à des turbines à traction électrique, dont la différence de niveau atteint 1 397 mètres, le coût d'établissement n'a pas dépassé 412 699 francs le kilomètre. L'écartement des rails est, en général, de 1 mètre (22 lignes); il est de 1m43 sur la ligne d'Ouchy-Lausanne, extrêmement fréquentée. A Berne, le petit funiculaire de Marzili n'a qu'un écartement de rails de 75 centimètres.

La plus grande déclivité est de 630 pour 1000 au Stanserhorn (lac des Quatre-Cantons), la plus faible de 75 pour 1000 à Ouchy-Lausanne.

La ligne la plus fréquentée après celle de Ouchy est celle du Zurichberg : 377 662 voyageurs en 1901. Puis Lugano-ville à Lugano-gare, 329 000; Saint-Gall, 216 000; Dolder à Zurich, 284 000. La ligne du Stanserhorn n'a transporté que 19 921 personnes.

En 1902, on a ouvert le funiculaire de Sonnenberg à Lucerne : 839 mètres de longueur. Différence de niveau, 260 mètres. Altitude au-dessus de la mer, 708. Force motrice : électricité et contrepoids d'eau. Dépenses d'installation : 390 000 francs.

Parmi les chemins à crémaillère, c'est le Rigi (il date de 1871) qui marche en tête, avec 122 000 voyageurs, le Wengernalp, 91 000, Zermatt, 75 000.

Tout cela fonctionne bien et avec sécurité, puisque en 1901, on n'a relevé que huit accidents de personnes sur 4 millions de voyageurs.

En dehors des lignes dont nous venons de parler, et qui figurent officiellement au chapitre des chemins de fer, sur la dernière statistique du département des chemins de fer, il existe encore d'autres lignes à crémaillère classées, soit comme tramways, soit comme funiculaires.

Tels, par exemple, le chemin de fer du Salève, près Genève, le funiculaire à crémaillère de Territet-Montreux-Glion, le funiculaire à crémaillère du Beatenberg, celui du Giessbach, celui du San-Salvatore, etc.

Vivien de Saint-Martin et Schrader. — *Atlas universel de Géographie.* N° 17. *Péninsule ibérique feuille nord-ouest.* N° 20. *Péninsule ibérique feuille sud-est.* Paris-Hachette, 1903; 2 planches in-folio. Prix : 2 francs la feuille.

A l'aide des documents les plus sérieux ainsi que de documents inédits d'une très réelle valeur, les savants cartographes ont pu dresser une carte vraiment nouvelle, reposant sur des bases sérieuses et critiques, de la Péninsule ibérique. Une excellente notice cartographique et bibliographique accompagne la quatrième de ces feuilles et résume le dernier chapitre de cette histoire de la carte d'Espagne, dont M. Gabriel Marcel a naguère fait connaître avec tant de précision les origines. La publication de la carte d'ensemble à 1/2 500 000e doit paraître prochainement dans l'*Atlas universel de Géographie*. En tous cas, les géographes sont dès maintenant unanimes à juger la carte en quatre feuilles à 1/2 500 000e vraiment bonne, vraiment neuve, et faite de main d'ouvrier.

Au Bord de la Mer. — La Pêche de l'Équille et du Lançon.

Il est une pêche, — on devrait plutôt dire une chasse, — à laquelle tout le monde, sans distinction, même jusqu'aux plus jeunes enfants, peut se livrer au bord de la mer, sur certaines côtes de la Manche et de l'océan Atlantique, sans apprentissage préalable et sans outillage compliqué : c'est la pêche de l'équille et du lançon.

L'ÉQUILLE

L'équille est un petit poisson, dont la longueur varie entre 20 et 30 centimètres. Certaines particularités de forme et de mœurs lui ont également fait donner, par quelques naturalistes, le nom d'*anguille de sable*. En effet, en premier lieu, son corps est allongé comme celui d'une anguille. En second lieu, à certaines époques de l'année, principalement pendant la saison chaude, soit pour échapper aux marsouins, aux autres cétacés et aux gros poissons, qui lui font une guerre acharnée, soit pour toute autre cause encore insoupçonnée, elle quitte la mer pour s'enfoncer, à une profondeur d'environ 25 centimètres, dans le sable humide des rivages, où elle se meut avec presque autant de facilité que dans l'eau.

Elle est, d'ailleurs, admirablement conformée pour ce genre de vie. Son corps, d'un bleu argenté, nuancé de bandes plus claires, a presque la forme de celui d'un serpent, et ses soixante-trois vertèbres, sur lesquelles s'articulent autant de paires de côtes, lui permettent d'accomplir les mêmes mouvements souples et onduleux que les Ophidiens. Sa tête, petite, aplatie, est terminée en avant par un museau pointu comme un fer de lance, et dont la mâchoire inférieure est beaucoup plus longue que la supérieure. Ces mandibules effilées, d'ailleurs dépourvues de dents, énergiquement projetées en avant par les mouvements serpentins de l'animal, sont l'instrument que l'équille emploie pour se frayer aisément un chemin à travers le sable. Cette faculté spéciale, jointe à ce fait que l'équille se nourrit de dragonneaux et autres petits vers qui se trouvent dans le même milieu qu'elle, lui permet un assez long séjour sous le sol humide des plages.

Au point de vue zoologique, l'équille (*Ammodytes tobianus*) est une espèce du genre *Ammodyte*, comprenant des poissons serpentiformes qui, nous venons de le voir, ont été confondus autrefois avec les anguilles. Actuellement, on les considère comme très voisins des Gades, dont ils constitueraient une sorte de race dégénérée, et on les a rangés dans la famille des *Ophidides*, dont le nom rappelle leur configuration.

En effet, l'équille possède une nageoire caudale distincte et fourchue, comme tous les poissons ordinaires. La nageoire dorsale commence très près de la tête et se prolonge presque jusqu'à la queue. La nageoire ventrale, au contraire, ne s'étend que sous la moitié postérieure du corps.

Pour déterrer l'équille, il suffit de se munir d'un outil quelconque, — bêche, crochet ou râteau, — permettant de creuser le sable jusqu'à 25 ou 30 centimètres de profondeur. Les pêcheurs professionnels emploient, d'ordinaire, pour cette opération, une sorte de bêche en forme de fer à cheval, dont les deux extrémités sont reliées par une houe tranchante.

Bien entendu, on ne creuse pas le sable au hasard. On enfonce la bêche aux endroits où l'on aperçoit certains signes extérieurs, petites dépressions circulaires, causées par le déplacement du sable sous l'action de l'équille. On ne tarde pas à apercevoir, l'espace d'une seconde, le poisson, qui, dérangé, essaie de se faufiler dans les parois de l'excavation ainsi produite, et cela avec une telle agilité que, si on ne le saisit pas prestement aussitôt qu'on l'a déterré, il s'enfouit de nouveau en un clin d'œil, et si profondément qu'on ne peut plus le rattraper. Il se peut aussi qu'il fuie en se glissant seulement souterrainement à fleur du sol, mais, dans un cas comme dans l'autre, il est impossible de le retrouver.

LE LANÇON

Il est une autre espèce du genre Ammodyte, le lançon (*Ammodytes lanceolatus*), qui a la même configuration, les mêmes mœurs que l'équille, et qui se prend de la même façon. Il n'en diffère guère que parce qu'il est un peu plus gros.

On capture le lançon, en grande abondance, sur toutes les plages de sable où la mer se retire très loin, mais dans des occasions assez rares, puisqu'elles ne se produisent qu'à l'époque des grandes marées, en août, et surtout en septembre, aux approches de l'équinoxe.

La veille des grandes marées, au moment où monte le flux du soir, les pêcheurs professionnels, aussi bien que les citadins qui villégiaturent, se rendent, par bandes, au bord de la mer, — hommes, femmes, enfants, — munis de lanternes et de toutes sortes d'outils, pelles, pioches et binettes.

La chasse se fait tout au bord de l'eau. Chaque fois que la vague se retire, on retourne prestement le sable encore humide et couvert d'écume, et l'on ramasse à profusion les lançons frétillants qui cherchent à s'échapper de tous côtés. Après chaque retour de la vague, on recommence.

Cette pêche est évidemment moins intéressante que celle de l'équille, en raison même de sa facilité, mais elle a néanmoins son charme particulier, et elle réjouit beaucoup les personnes qui la pratiquent pour la première fois. Le nombre et l'agilité extraordinaire des lançons présentent, en effet, un spectacle des plus curieux.

Les pêcheurs professionnels emploient des moyens encore plus productifs. Ils amènent, la plupart du temps, un cheval ou un âne attelé à une herse de culture qu'ils font entrer dans le flot. Ils y pénètrent eux-mêmes et, derrière le sillage de la herse, conduite parallèlement à la grève, ils plongent des paniers, des filets à main, voire de simples bassines. A chaque coup, ils retirent ces récipients pleins de petits poissons qui étincellent sous les rayons de lune éclairant cette scène étrange : le *hersage de la mer*.

EMPLOIS DE L'ÉQUILLE ET DU LANÇON

Fraîchement pêchée, l'équille a une chair blanche et ferme, dépourvue d'arêtes, d'une incomparable délicatesse. La meilleure manière de l'accommoder est la friture, non la friture au saindoux, mais la bonne friture normande, à plein beurre. Après lui avoir coupé la tête, on roule le poisson dans la farine de blé, et on le jette dans la poêle, d'où on le retire bientôt, parfumé, rissolé, d'une belle couleur dorée. L'équille rivalise alors avec le goujon et l'éperlan. Comme entrée, dans un repas au bord de la mer, elle est incomparable, surtout si, au plaisir de la croquer, s'ajoute le plaisir de l'avoir prise. Le lançon est moins délicat.

Néanmoins, les pêcheurs recherchent autant le lançon que l'équille, parce que ces deux poissons constituent, pour la grande pêche, des appâts *vifs* de premier ordre, les meilleurs dont on puisse se servir comme amorce des lignes de fond, les gros poissons paraissant apprécier non moins que l'homme leur délicatesse. En effet, la principale cause pour laquelle les Ammodytes se réfugient dans le sable des grèves, c'est certainement la préoccupation de se dérober, dans cette retraite, à la dent de plusieurs poissons voraces et particulièrement des scombres, qui les préfèrent à toute autre proie. Il y a même de petits cétacés qui en font leur aliment de choix : on a vu des dauphins poursuivre les Ammodytes jusque dans le limon du rivage, retourner le sable avec leur museau, et y fouiller assez avant pour déterrer et saisir leurs victimes.

Les pêcheurs n'ont pas tardé à remarquer ce goût très accentué des scombres et d'autres poissons osseux pour l'équille et pour le lançon, et, tout naturellement, ils ont été amenés à s'en servir comme appâts. Aussi est-ce surtout à cet usage qu'ils sont employés.

Comme il est facile de se les procurer, on voit qu'ils peuvent être extrêmement utiles aux touristes amateurs de pêche en mer, pour laquelle le meilleur appât est le *vif*, c'est-à-dire l'amorce vivante quelle qu'elle soit.

L'équille et le lançon n'ont qu'un défaut : ils meurent très vite au bout de l'hameçon. On peut, d'ailleurs, les employer aussi morts, en ayant soin de les saler pour éviter une trop prompte décomposition.

PAUL COMBES.

En Wagon de Pékin à Paris (*fin*[1]).

Le parcours du Transsibérien peut se diviser en deux sections : en venant de Chine la première va jusqu'à Irkoutsk ; la seconde d'Irkoutsk aux frontières de Russie. L'une est un pays encore désert où le récent chemin de fer, qui n'a pas eu le temps de le féconder, dessert surtout de distance en distance une gare et une petite église, noyau de la ville future. L'autre, en plein essor déjà, grâce à la voie ferrée dont Irkoutsk était naguère le point terminus, a senti une force nouvelle activer la poussée de son développement. C'est la contrée où grandissent les villes florissantes et où les jeunes cités sortent de terre à l'américaine.

11 août. — Comme pour varier le paysage, une brume borne la vue. A Charchonté, un arrêt d'une longueur inexplicable dérange un peu nos prévisions de parcours; renseignements obtenus, c'est le personnel du train et de la gare qui s'est oublié en des libations de champagne. La chronique du bord s'égaye parfois d'épisodes de ce genre. Je ne sais plus à quel endroit nous nous passâmes la douce fantaisie de mystifier un ivrogne par le don d'une bouteille d'eau minérale; le plus piquant de l'affaire fut qu'un factionnaire survint et chercha noise à l'ivrogne, pour s'approprier l'aubaine. Après tout, qu'importe quelques heures de différence sur un voyage qui se compte par semaines? Dans ces immenses territoires, comme en mer, la notion des distances s'obscurcit; les jours se suivent et se ressemblent; les stations se succèdent avec monotonie, tantôt bourgades formées, tantôt simplement indiquées dans le steppe comme un point sur la carte. Toujours la gare et la chapelle de bois, rudiment d'une ville future, se lèvent les premières, invitant les maisons à se grouper autour d'elles. Un incident qui secoue toute apathie est le croisement d'un train; des floconnements le signalent à l'horizon; il détient un courrier d'Europe et emporte sans doute des passagers qui n'ont perdu de vue ce continent que depuis quinze jours; c'est une bouffée d'air de là-bas qui nous arrive. Le pays est toujours désert; presque pas d'indigènes. Quelques troupeaux s'indiquent çà et là, sur le sol terne des plaines; parfois aux approches du train, des groupes de chameaux en pâture se débandent, effrayés par ce rival qui les destitue rapidement; peut-être regrettent-ils le temps où, depuis des milliers d'années, seuls ils réglaient, de leur pas cadencé, le défilé traînant des caravanes.

RASSEMBLEMENT A LA STATION DE MANDCHOURIE.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

Vers cinq heures du soir, nous arrivons à Mandchourie, station frontière de Sibérie. L'on y subit une visite de douane. Mandchourie est une ville en construction, il n'y a guère encore qu'une centaine de maisons; les rues sont tracées larges, très propres, avec des maisons uniformément de bois. On voit ici la colonisation à une double phase; à côté du campement du laboureur immigrant, la demeure déjà établie du commerçant de frontière. Epars, sans connexion, se dressent des magasins et des auberges, frappant l'œil par leurs enseignes. De la gare arrive par instants une clameur d'employés, un bruit de rassemblement, un appel de locomotive, rumeurs banales de civilisation, tout de suite étouffées dans le grand silence du steppe. Au buffet de la station, au-

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 43, page 337.

tour des tables encombrées, c'est un mélange incohérent de gens de tous visages et de tous ordres : des fonctionnaires, des trafiquants, des femmes, des enfants, des officiers, des popes ; tous les éléments possibles se voient là, groupés au hasard des rencontres ; le classement se fera plus tard : c'est l'avant-garde d'une société. Comme ici les secours religieux sont rares, les habitants s'adressent aux prêtres de passage, En ce moment, une salle de la gare offre une scène curieuse dans un pareil cadre : un pope entend des paysans en confession. Sur une table, une nappe a été mise, où sont déballés les objets indispensables du missionnaire, deux ou trois icones jettent une lueur et un cierge met, dans cette salle nue et vulgaire, je ne sais quel demi-jour d'oratoire. Les fidèles sont rangés à quelques pas de l'officiant ; celui-ci, comme d'usage, porte barbe et chevelure longues ; le caractère de sa figure de Christ est encore accentué par la raie médiane des cheveux et il s'incline dans une attitude paternelle sur ces pénitents d'un jour. L'arrivée de notre train correspond précisément au départ d'un train de luxe qui circule une fois par semaine entre Mandchourie et le lac Baïkal : nous bénéficierons donc, dès maintenant, d'une installation plus moderne. Le train s'ébranle à minuit, il se compose de wagons-lits russes à doubles compartiments. Il comprend aussi un wagon-salon où se prennent les repas ; les voies russes étant plus larges que les autres, cela fait une salle roulante de belles dimensions. Dans les steppes qui s'allongent de nouveau, l'œil découvre de nombreux troupeaux, des campements de nomades, des cavaliers mongols galopant sur leurs petites montures : ce sont des tableaux de l'antique vie pastorale, c'est l'Asie qui défile, entrevue comme un rêve, par le cadre frangé de velours de la fenêtre.

UNE RUE A BOGOTOF.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

13 août. — Le matin passé à Tchita, siège du gouvernement de la Transbaïkalie. Les troupeaux se multiplient, propriété des indigènes bouriates. Les animaux sont mêlés sans distinction d'espèce ni de possesseurs. Souvent, de riches Bouriates ignorent le chiffre de leurs têtes de bétail. Dans ce nouveau train, la société est peu nombreuse : nous trois Français, un Allemand et quelques Russes. La causerie renaît d'elle-même dans la demi-intimité de ce cercle restreint ; nos soirées s'égayent des accords d'un piano. A partir de Tchita, le paysage s'est embelli. Nous sommes entrés dans une région de forêts et de montagnes, dont nous avions déjà eu un aperçu. L'aspect, pour être frais et reposant, est néanmoins d'une uniformité égale, dans son genre, à celle des steppes. A perte de vue, recouvrant les collines, des sapins dressent à rangs pressés leurs flèches verticales ; de loin en loin, des plants de bouleaux forment éclaircie. Les arbres sont petits et minces, n'ayant pas le temps de vieillir : dans ces espaces, l'incendie passe périodiquement comme un vent destructeur, et des générations neuves d'arbres lèvent dans la cendre des générations calcinées. La traversée d'un incendie est, me dit-on, un des spectacles les plus émouvants, lorsque le train semble s'ouvrir un passage à travers les flammes, et que celles-ci soufflent leur chaude haleine aux fenêtres des wagons. En ce milieu d'août, l'été s'enfuit déjà ; dans la journée, le soleil élève haut la température, mais au déclin du jour une fraîcheur tombe, glaciale. Parfois, avant la nuit, un arrêt permet de circuler un peu : il y a un charme, à cette heure, lorsque dans le calme du couchant, sur les crêtes des collines, la verdure des pins se nuance des rayons obliques et que les feuillages des bouleaux s'appliquent en dentelles sur le ciel rose.

14 août. — Nous venons de joindre la rivière Selenga qui arrose Verchnéoudinsk. La matinée est réchauffée de soleil et elle est délicieuse, cette course à petite vapeur le long du fleuve endormi, dans l'air calme et sec, imprégné de l'odeur des pins. Après Verchnéoudinsk, dont les coupoles peinturlurées vous donnent une nostalgie d'Orient, l'on retrouve la Selenga qui coule entre des rives plus montagneuses. Vers le soir, nous entrons dans la zone du Baïkal. L'approche de cette immense étendue d'eau est semblable à celle d'une mer ; la dépression de terrain s'accuse dès longtemps à l'avance et un vent âpre et continu souffle dans la végétation diminuée. A huit heures, à la station de Mousavaia, nous embarquons sur un steamer. La voie ferrée du tour du Baïkal n'est pas encore établie et la construction avance lentement, vu la nature rocheuse du terrain. En hiver, les passagers sont transportés, soit au moyen du bateau brise-glace, soit par des traîneaux qui s'élancent en bande sur la surface gelée. Mon billet de traversée me désignait une place dans une étroite cabine pour trois ; mais comme il y a déjà onze personnes dedans buvant et chantant de compagnie, j'abdique mes droits sans difficulté. Nous montons un peu vaguer sur le pont ; la nuit est obscure et il souffle une bise qui ne laisse pas de doute sur la sévérité du climat. Vers deux heures

du matin, nous entrons au port de Baïkal. A la gare, dans l'attente du train, tout un monde forme campement; des soldats de garde dorment à même le sol roulés dans leurs capotes. A l'aube, j'ai le temps d'entrevoir les mornes falaises du lac. Dans les stations qui précèdent Irkoutsk, des rangs de femmes, aux vêtement éclatants, vendent sur des tréteaux des aliments et des boissons. Nous atteignons l'Angara qui file d'un courant rapide entre des rives boisées. Bientôt apparaît Irkoutsk, déroulant sur la rive d'en face ses toits aux vives couleurs et toute brillante des dômes de ses trente-cinq églises.

Un droit de quelques kopecks, acquitté au bout d'un long pont de bateaux, nous fait passer de la rive de la gare à celle où s'étend la capitale. Nous voici en plein dans la vie et le mouvement russes, au milieu de ces rues larges, un peu grises d'aspect, remplies de piétons en bottes et casquettes, et où les grands trotteurs filent allègrement, sous la courbure élégante de la douga. Nous avons exactement une journée à consacrer à Irkoutsk, entre une arrivée et un départ de trains. Naguère, point terminus du chemin de fer, Irkoutsk est devenue la grande station centrale du Transasiatique. A huit jours de distance de Moscou, elle est liée plus étroitement à la métropole et son mouvement de commerce s'est accéléré d'autant. Si elle n'a pas encore le luxe de grands quartiers construits en pierre, elle est néanmoins dotée de monuments imposants et de vastes églises qui lui donnent le cachet de capitale. Sa cathédrale, élevée au bord du fleuve, reflète six coupoles dans ses eaux; l'intérieur, comme richesse, ne le cède guère aux temples de la Russie d'Europe; mais comme d'ordinaire ces larges nefs, avec leur décoration excessive, bien que majestueuse, semblent froides, inanimées, laissant regretter les perspectives légères des arceaux gothiques. Le musée d'Irkoutsk, belle construction de briques, a une certaine renommée; il a centralisé mille pièces et documents relatifs à l'immense domaine sibérien. Il est comme un vestibule de celui de Pétersbourg, sur lequel ont été dirigées les trouvailles hors pair. Dans une longue salle du rez-de-chaussée, se trouvent réunis tous les représentants de la faune indigène vivante. Dans une pièce voisine, on voit, disposées en trophée, des défenses de mammouth, scientifiquement restaurées : la Sibérie est le pays des fossiles; la congélation qui les a préservés, les livre parfois dans l'intégrité de momies. La grande salle du premier étage est consacrée à détailler, par un classement minutieux, les costumes, les armes, les différents genres d'habitation des peuplades qui parsèment la Sibérie et sont la plupart sur leur déclin. Irkoutsk possède quelques promenades publiques et d'inévitables cafés-concerts. Ce soir, nous dînons dans le jardin d'un restaurant, où les chansons françaises ont libre cours : en cette soirée d'août, des souffles froids passent, variant les fredons de l'orchestre qui frissonne à cet avertissement de l'hiver.

UNE STATION AUX APPROCHES D'IRKOUTSK.

Photographie de M. Jean de Nettancourt Vaubecourt.

En gagnant la gare, à deux heures du matin, la dernière vue que nous ayons d'Irkoutsk est celle d'un incendie, spectacle qui, ici, avec les maisons de bois, n'est donné que trop fréquemment. Il y a foule à la gare. Les billets de train, retenus plusieurs jours à l'avance, sont pris jusqu'au dernier. D'ici, le départ n'est pas sans quelque solennité; le train est là, sous vapeur, comme un grand transatlantique qui se prépare à quitter le port pour nous conduire, en sept jours, sur le sol de la vieille Europe. Il est formé de wagons de la Compagnie internationale; ces wagons, sortis d'ateliers français, nous replacent dès maintenant dans un décor familier. A d'autres jours, le train est exclusivement russe et aménagé avec faste selon l'emploi que l'on peut faire du temps dans ces longues traversées : il comprend un wagon-chapelle et des salles de bibliothèque, etc.... A partir d'ici, la marche du train devient plus régulière, plus uniforme et est un peu dépourvue d'épisodes pittoresques. Au fond, cette vie ne vaut pas celle de paquebot, que nous menions, il y a dix mois, en cinglant vers Singapour, et, pendant les courts arrêts du train, je rêve, non sans regrets, aux escales ensoleillées. Le pays est demi-boisé, parsemé de cultures. Par ici le sol marécageux a rendu difficile l'établissement de la voie. La pluie tombe et la température baisse encore. Bientôt le train glisse de nouveau en forêt et pendant de longues heures, sans variante, c'est le tourbillonnement des troncs de sapins ou de bouleaux, alternant ou mélangés : de toutes parts des profondeurs illimitées, vertes ou grises. A deux jours de distance d'Irkoutsk, après avoir dépassé Krasnoiarsk, l'on franchit le fleuve Ienissei.

18 août. — Nous avons un arrêt imprévu jusqu'au soir à Bogotof; un train de marchandises précédant le nôtre a déraillé, et les premières voitures gisent sur la voie qu'il faut dégager. Nous avons ainsi l'occasion de visiter un de ces bourgs, qui, formés par

l'émigration d'Europe, parsèment, chaque année plus nombreux, la terre sibérienne. Le village est à cinq verstes de la station : égayé de ses clochers de couleur, il offre l'aspect invariable des centres moscovites. Sur une place se tient un marché animé. Les maisons basses, solidement charpentées, sont ramassées sur elles-mêmes comme prêtes à soutenir le choc des rafales de neige; les rues spacieuses où passent les paysans emmitouflés ont déjà leur coloris d'automne et il circule un air froid, comme un pressentiment de gelée. Près de la gare, un ourson est à vendre pour la somme de quatre roubles : il est là dans une cour d'isba, dansant son pas à la sibérienne; mais, malgré ses gentillesses et son prix modique, il ne trouve pas acquéreur dans la société du train.

Après Taïga, point de l'embranchement sur Tomsk, chef-lieu de gouvernement, les forêts s'éclaircissent et, toujours courant, nous entrons dans de grandes plaines, marquées de cultures et où se dispersent des bouquets de bois. Le train s'arrête à Obi, station d'où dépend Novo-Nikolaievsk : cette ville, qui doit encore sa naissance à la ligne de chemin de fer, a une croissance de ville américaine. Un nouveau fleuve se présente : c'est l'Obi. Tous les grands traits géographiques de la Sibérie se succèdent d'heure en heure devant le train, comme sur une immense carte déroulée. Ces noms de fleuves, de montagnes, de villes, qui de France nous apparaissent dans un recul formidable, dans des lointains sinistres de glace et d'exil, se révèlent subitement sous un jour moderne : la civilisation s'est approprié toute cette contrée. Les possessions russes des deux continents ont consommé leur unité. Nous avons pu juger, au long de la route, de cet envahissement systématique du sol asiatique par le monde slave; cette vieille Asie où se sont déplacées et entrecroisées tant de races est encore maintenant le théâtre d'un des plus vastes mouvements migratoires; mais, progrès des temps, les migrations d'aujourd'hui se font par chemin de fer.

Demain, 20 août, nous atteindrons Omsk et le fleuve Irtych, après Tcheliabinsk, puis l'Oural : sous peu nous aurons passé de l'Asie à l'Europe, comme d'un département à l'autre. Moscou s'imposera comme gîte d'étape. Paris sera pour nous le terme de ce trajet de près de dix mille kilomètres accompli par cette voie ferrée dont l'établissement est un fait inouï dans l'histoire des communications. Mais ici se termine naturellement le récit du retour : à présent, jusqu'en France, c'est le voyage préparé et confortable, le voyage prévu et réglé, tel qu'il se fera partout dans l'avenir, et les voyages de ce genre n'ont pas d'histoire....

JEAN DE NETTANCOURT VAUBECOURT.

Islandais et Danois. — Le Pays des Vikings se modernise.

Le pays des Vikings se modernise : il a ses agitations politiques, il aliène la propriété de ses geysers, et il rêve de bâtir de grands hôtels; *Islande Palace* : cela fait bien dans le paysage!

Jusqu'ici, l'île était administrée par un représentant de la couronne, résidant à Copenhague, et qui souvent ne connaissait guère les lointains sujets du roi Christian. Après des réclamations réitérées, les Islandais ont obtenu la promesse formelle que le *landshöfdig* (gouverneur) danois, ferait bientôt place à un nouveau résident qui serait un enfant de leur pays. Bien qu'il n'ait pas été officiellement élu, on sait déjà que le nouveau vice-roi de l'Islande sera un nommé Honnes Hafskein, actuellement juge à Isafjord Seen, dans le nord-ouest de l'Islande.

Un voyageur autrichien, qui nous donne ces détails, a assisté au banquet par lequel le parti d'opposition islandais a célébré sa victoire politique; car c'est grâce à l'agitation qu'il a créée dans le pays depuis plusieurs années que le roi Christian IX a cédé. Dans ce même banquet, on a soulevé de nombreuses et graves questions : celle d'un projet de loi destinée à combattre l'alcoolisme; celle d'une ligne de communications plus facile de l'Islande à Copenhague; celle enfin de l'industrie des étrangers.

L'Islande est jalouse de la Suisse; n'a-t-elle pas ses plaines et ses neiges éternelles, sans parler de ses volcans et de ses geysers, qu'on chercherait en vain à l'horizon de Lucerne ou de Genève? Le voyageur autrichien s'est vu entouré de mille attentions et cajoleries dans le but hautement avoué de lui faire faire de la réclame en Autriche pour les grands hôtels — futurs — de Reykjavik.

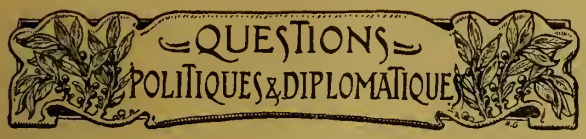
D'ailleurs, les Islandais entrent résolument dans leur carrière d'hôteliers; le grand geyser n'est déjà plus propriété nationale; il vient d'être vendu à un riche Anglais qui va l'entourer de clôtures. Dans quelques années sans doute, on y mettra des tourniquets pour touristes, à 1 franc par personne. Et l'on verra peut-être un funiculaire sur les pentes du mont Hekla.

Mais nous serions ingrats de plaisanter ces aimables Hyperboréens, qui songent à nous ouvrir une île dont ils veulent corriger la nature inhospitalière. Ils vont multiplier, pour le plus grand plaisir de leurs hôtes, les facilités d'accès et de séjour d'un pays qui nous réserve tant de beautés naturelles inédites. Merci à eux, et.... en route pour l'Islande!

Nouveaux Chemins de fer russes.

Deux projets sont à l'ordre du jour : la première des deux lignes proposées partira du terminus du chemin de fer russe existant à Andijan pour aboutir à Lan-tchéou, au cœur de la Chine, capitale de la province du Kan-sou, sur le Hoang-ho, en passant par Osh, Kashgar, Aksu, Karashar, Turfan, Hami et Soutchéou, rejoindra le tronçon Orenbourg-Tashkent terminé l'an dernier et permettra au commerce russe de lutter avec ses rivaux anglais et allemands et de devancer l'Angleterre sur le fleuve Jaune.

Le second projet consiste à relier les lignes du Caucase avec les chemins de fer du sud de la Russie, en traversant l'État de Kertch. Cette ligne serait la plus courte voie de pénétration en Perse.



Les Troubles dans les Balkans. — Les Comités macédoniens. Les Bandes bulgares.

Dans la révolution sanglante qui désole depuis de si longs mois la péninsule des Balkans, l'opinion publique a cru d'abord découvrir un conflit provenant de vexations et de persécutions religieuses, dirigées par les Turcs contre les chrétiens de Macédoine. On s'est convaincu ensuite que le mouvement insurrectionnel résultait de l'action politique des Comités bulgares, qui veulent annexer à la principauté toute la Macédoine comme au traité de San Stefano. Et l'on a fini par comprendre que les populations macédoniennes restées en dehors du mouvement révolutionnaire sont, en fin de compte, les victimes tant des meneurs bulgares qui lancent dans ces pays leurs bandes armées que des soldats turcs qui, en réprimant les agressions des bandes, ont souvent la main trop lourde, exaspérés qu'ils sont par cette résistance.

TROUPE D'INSURGÉS DANS UNE CLAIRIÈRE. DEVANT EUX SONT DES CAISSES DE BOMBES.

Photographie Popoff, à Sofia.

Quelques chiffres prouveront pour commencer, que la prétention des Bulgares de vouloir annexer la Macédoine est mal fondée, au point de vue ethnographique. Dans le vilayet de Salonique on compte : 348050 Grecs orthodoxes; 205886 Bulgares; 425514 Musulmans; 60770 de nationalités diverses. Dans le vilayet de Monastir on trouve : 225235 Grecs et Valaques; 225000 Bulgares; 383 000 Musulmans; 55000 de nationalités diverses. Ainsi, dans la Macédoine proprement dite, que l'on veut faire passer pour pays bulgare, il y a 430000 Bulgares sur une population totale de 2 millions d'habitants. Ils forment donc beaucoup moins du quart de la population de la province.

Ces Bulgares résidant en territoire turc, ont-ils donc tant à se plaindre du gouvernement ottoman? Sont-ils moins bien traités que leurs frères demeurant sur le territoire de la principauté? On peut répondre que non. Ils ont moins d'impôts, ils n'ont pas le service militaire, ils ont une autonomie absolue au point de vue de l'état-civil, ils ont la liberté de leur religion, ils ont leurs prêtres, ils ont leurs écoles. Bref, ils n'ont rien à envier aux Bulgares de Bulgarie. Et, de fait, ils ne se sont jamais plaints. Ce sont de jeunes et turbulents meneurs habitant la Bulgarie, qui ont exploité la situation devant l'Europe, en dénonçant, suivant des formules consacrées, l'odieuse oppression des Turcs et la lourdeur du joug que les fonctionnaires du sultan faisaient peser sur les chrétiens, leurs frères.

Désespérant d'arriver par la parole, par les écrits, par les journaux, à susciter le mouvement politique qui devait aboutir à faire prononcer l'annexion de la Macédoine à la Bulgarie, ils ont employé les moyens violents, ce qu'on a appelé « la propagande par le fait »; et, c'est ainsi qu'on a vu la dynamite faire sauter un paquebot français et des banques à Salonique ou des trains de chemin de fer sur les lignes de Macédoine, tandis que les bandes, soudoyées par les Comités siégeant à Sofia, venaient faire irruption dans la Macédoine pour forcer les paysans à la révolte.

On ne saurait trop le répéter, le mouvement actuel — réprimé sans doute avec une vigueur excessive par les Turcs — n'est pas un soulèvement spontané, un déchaînement de colères unanimes, c'est l'œuvre d'une minorité de jeunes hommes qui composent, dans les Balkans, une classe sociale toute neuve et singulièrement dangereuse : une sorte de prolétariat lettré.

On crée aujourd'hui partout beaucoup d'écoles; mais du même coup on détraque beaucoup de cerveaux qu'on prétendait « former »; des fils de paysans et d'ouvriers viennent apprendre à l'école le mépris du métier qui a nourri leur père; cela fait beaucoup de candidats inutiles à toutes sortes de fonctions, et peu à peu bien des déclassés. Dans un pays comme la Macédoine, qui vit surtout d'agriculture, et qui ne dispose pas d'un nombre de « places » considérable, cette « production », par l'école, de petits bourgeois sans fortune était un péril. Ceux-ci ont dédaigné le métier paternel. Ils ont voulu être des fonctionnaires. Ne trouvant pas à se caser, ils sont devenus des mécontents et ils soulèvent tout un pays pour satisfaire leurs ambitions personnelles.

Il existe donc, à cette heure, en Macédoine, un prolétariat lettré, sans ressources, repoussé de partout, et qui cherche à se « caser ». Ces hommes sont intelligents et audacieux; ils ont gagné à leur cause le bas

clergé, dont la condition est misérable, et les paysans, misérables aussi, à qui il a été facile de promettre que « la Macédoine aux Macédoniens » (c'est-à-dire aux Bulgares) c'était la dépossession du hobereau musulman et la terre rendue à ceux qui la cultivent. Voilà la vraie origine du mouvement....

Le courage ne manque pas à ces mécontents et à ces déclassés. Ils se sont enrôlés les premiers dans les bandes que formaient les Comités. Et depuis plusieurs mois ils font campagne avec une inlassable ardeur, prêts à verser leur sang pour une cause qu'ils s'efforcent de représenter comme nationale.

Combien sont-ils dans ces bandes? Combien y a-t-il de Bulgares en armes? On ne le sait guère. Les renseignements sont tellement contradictoires, variant de 20 000 à 90 000, qu'on ne peut donner un chiffre précis. Toujours est-il qu'ils sont nombreux et vaillants et qu'ils donnent parfois aux réguliers Turcs de sérieuses leçons.

La photographie que nous donnons représente une de ces bandes dans la montagne. Chaque combattant, chaque *tchetnik*, est chaussé de babouches, au lieu de bottes, pour ne pas faire de bruit en marchant. Afin d'escalader plus facilement les rochers escarpés, le tchetnik est muni de courroies terminées par des crochets en fer, ce qui lui permet de pénétrer dans des endroits presque inaccessibles.

Le pantalon et la veste sont faits en drap; quant à la capote, tout le monde n'en est pas pourvu. Les cartouches, qui sont attachées en guirlandes croisées sur la poitrine et en plusieurs rangs autour de la ceinture, constituent la partie importante de l'équipement. Chacun en porte sur lui de deux cents à trois cent cinquante. Le poignard ou la baïonnette sont rares; par contre, le tchetnik ne se sépare jamais de son mannlicher, réduit jusqu'à 95 centimètres de longueur. A le voir, c'est un jouet d'enfant; mais l'arme est commodeà la marche et porte juste. Cependant, l'espoir suprême du tchetnik est dans la bombe. Il en a toujours deux dans son sac, de la grosseur d'une orange, qui le sauveront au moment décisif.

L'existence des insurgés est atrocement pénible. Ils ont beau être endurants; au bout de quelques jours, mettons de quelques semaines de marches de nuit, à travers les défilés et les rochers, après des alertes et des escarmouches incessantes, ils en arrivent à être d'autant plus exténués de fatigue, que le plus souvent ils ne trouvent pas à manger à leur faim. Il y a bien les vivres que leur fournit secrètement la population amie de Macédoine, mais le ravitaillement est parfois difficile sous l'œil vigilant des Turcs, et les provisions se font souvent attendre.

Après une campagne audacieuse, deux ou trois combats désespérés, les insurgés, à jeun et sans cartouches, se résignent à repasser la frontière pour réparer leurs forces, remettre leurs armes en état et se munir de nouvelles munitions. Et quelques jours plus tard, ils recommencent leurs incursions en Macédoine.

Quand finiront-elles, ces incursions? nul ne saurait le prévoir. Les réformes politiques que l'accord austro-russe a préconisées, et que le sultan met la meilleure volonté à appliquer, suffiront-elles à apaiser le mouvement? Il faut le souhaiter; mais la pacification définitive sera longue à obtenir.

Le Cinquantenaire de la Nouvelle-Calédonie. — L'Avenir de la Colonie : Déportation ou Colonisation libre?

La Nouvelle-Calédonie vient de fêter son cinquantenaire. Le 24 septembre 1853, le contre-amiral Febvrier-Despointes, commandant la station du Pacifique, à bord de la corvette à vapeur le *Phoque*, arborait le pavillon français à Balade, à l'extrémité nord-ouest de l'île. Trois jours plus tard, le 27 septembre, il prenait, au nom de la France, possession de l'île des Pins. La Nouvelle-Calédonie était devenue terre française.

En l'occupant, le Gouvernement impérial avait obéi à une triple pensée : assurer une protection efficace à la mission mariste qui s'y était établie dès 1843 et qui avait chaque jour à se défendre contre l'hostilité des Canaques anthropophages; donner un point d'appui à notre marine militaire et un centre aux intérêts français dans les mers du Pacifique, enfin utiliser la Nouvelle-Calédonie, salubre et habitable pour des blancs, comme lieu de déportation et de transportation, à la place de la Guyane, reconnue trop malsaine. C'est dix ans après, en 1864, que la Nouvelle-Calédonie reçut cette destination. Entre temps, notre nouvelle possession cherchait sa voie et se développait avec lenteur; quelques rares colons, en partie venus d'Australie, s'y étaient installés. En 1862, la colonie ne comptait encore que 420 Européens, et seulement 965 en 1866. Mais l'installation du bagne, la découverte de gisements de nickel d'une richesse incomparable, et enfin la réussite obtenue par les premiers planteurs de café, en donnant une direction aux efforts des colons, ne tardèrent pas à y attirer une population européenne plus nombreuse. En 1891, l'élément libre de cette population se chiffrait par 8 515 habitants; l'élément pénal par 8 856. Au 31 décembre 1901, date du dernier recensement, on comptait 12 253 colons libres, et 10 506 transportés, relégués ou libérés.

Tout le problème économique de la Nouvelle-Calédonie tient dans la part plus ou moins importante, faite à l'un ou à l'autre de ces deux éléments, et dans l'exploitation de son sol ou de son sous-sol. Alternativement on a donné le pas à la colonisation libre et à la colonisation pénale, suivant qu'on a fait dépendre l'avenir de notre établissement du Pacifique du développement de l'agriculture ou, au contraire, de ses richesses minières : nickel, chrome et cobalt. C'est du côté de la colonisation libre et de la mise en valeur du sol que le dernier gouverneur, M. Feillet, récemment décédé, avait orienté ses efforts; le succès n'a pas répondu à ses espérances. Est-ce à dire que son programme doive être définitivement abandonné et qu'il faille renoncer à créer à nos antipodes, sur cette île perdue au milieu du Pacifique, une colonie de peuplement sain et libre, formée de petits cultivateurs français? Si l'expérience tentée par M. Feillet n'a point réussi

comme il l'avait espéré, faut-il dès maintenant jeter le manche après la cognée ou revenir à l'ancien système, avant d'être certain que le nouveau était mauvais?

Les partisans de la transportation, qui voient dans l'industrie minière, à l'exclusion de l'agriculture, le facteur unique de la prospérité de la Nouvelle-Calédonie ont beau jeu, invoquant l'échec de M. Feillet, à réclamer l'envoi de nouveaux convois de transportés comme le seul moyen de fournir à cette industrie la main-d'œuvre abondante, régulière et économique dont elle a besoin. C'est l'expérience seule qui peut prononcer dans un pareil débat. Il n'en est pas de plus grave pour la Nouvelle-Calédonie. Il appartient à M. Picanon, qui vient d'être titularisé dans ses fonctions de gouverneur, de résoudre ce problème, de mettre un terme à l'incertitude qui, malheureusement règne encore sur les destinées de notre colonie et de tracer la voie dans laquelle le petit groupe de Français qui lutte là-bas, trouvera la récompense due à ses efforts et à son courage obstiné. Par la sûreté de son jugement, par son expérience consommée des affaires, il est à la hauteur de cette tâche. Qu'il l'aborde résolument et la mène à bien. Ce sera la meilleure manière de célébrer le cinquantenaire de la Nouvelle-Calédonie.

L'Ouïe est-elle plus développée chez les Sauvages que chez les Civilisés?

A en croire les récits de nombre d'explorateurs, les sauvages, étant plus près de la nature, auraient les sens en général, et le sens de l'ouïe en particulier, infiniment plus développés que les civilisés.

Et force est bien de reconnaître que cette affirmation semble *a priori* tout à fait plausible. Non pas sans doute parce que les sauvages sont, comme on le dit, près de la nature, car cela ne prouverait absolument rien, mais parce que le genre de vie qu'ils mènent les oblige à avoir toujours l'oreille au guet et, par conséquent, à en exercer constamment la subtilité.

Il paraît pourtant qu'il ne s'agit, encore une fois, que d'un préjugé sans fondement, et que la supériorité auditive des sauvages n'existerait pas. La vérité est que cette subtilité ne se manifeste guère qu'à propos d'un certain nombre de bruits avec lesquels leur oreille est familiarisée depuis leur enfance, qu'ils entendent sans cesse, inconsciemment en quelque sorte, et que, par conséquent, ils saisissent d'instinct, au passage, sans se tromper jamais; simple affaire de pratique et d'éducation. Mais cela ne prouve rien en ce qui concerne l'audition en général.

Pour résoudre la question d'une façon scientifique, il faudrait soumettre parallèlement un certain nombre de sauvages et de civilisés à des épreuves méthodiques, instituées et conduites dans des conditions semblabes, comme cela se fait dans les laboratoires de physiologie. L'entreprise n'est pas commode. Elle a pourtant été réalisée par une commission de savants anglais, au cours d'une expédition scientifique dans le détroit de Torrès, ainsi qu'il appert d'un curieux mémoire récemment publié dans les *Annales de l'Université* de Cambridge.

Une quarantaine d'indigènes ont été examinés, au moyen d'appareils de précision spéciaux, au point de vue de l'acuité auditive, et force a bien été de conclure qu'ils étaient plutôt inférieurs à la moyenne des Européens.

La Mouche Tsé-tsé et la Maladie du Sommeil.

Nous avons parlé récemment de cette étrange et redoutable maladie qui, sous le nom de maladie du sommeil, désole certaines parties de l'Afrique, où elle cause de nombreuses morts parmi les indigènes.

M. E. Brumpt, de la mission Du Bourg de Bozas, vient de lire à la Société de Biologie un mémoire paraissant établir que la mouche tsé-tsé serait l'agent d'inoculation de cette maladie. Il y a, au dire de ce voyageur, une concordance étroite entre la distribution géographique de la maladie en question et celle de la mouche tsé-tsé.

Si l'on ne peut dire que la maladie du sommeil existe partout où existe la mouche, on peut du moins constater que partout où la mouche fait défaut, la maladie manque aussi.

Un fait d'où ressort l'importance de la tsé-tsé est le suivant. Dans une région à tsé-tsé, les mouches vivent surtout au voisinage des rivières; or la maladie est beaucoup plus fréquente au bord des rivières qu'à l'intérieur des terres. Voici un cas très significatif à cet égard : A Banamia, près de Coquilhaville, il y a une mission de Trappistes belges, à vingt minutes du Congo. Au bord du fleuve, vivaient il y a quelques années, 3 000 pêcheurs Lolo; actuellement on n'en trouverait peut-être pas 300 : les autres ont succombé à la maladie. D'autre part, à côté de la mission, il y a un village de cultivateurs qui ne vont que très rarement au fleuve, et boivent l'eau de sources voisines; or chez ces cultivateurs, la maladie du sommeil est rare. Les faits que cite M. Brumpt méritent d'être pris en considération, et si son hypothèse se vérifie, on saura ce qu'il faut faire pour lutter contre une maladie qui décime la population indigène, après qu'une maladie (la nagana), transmise par le même insecte, a décimé le bétail et met très sérieusement obstacle à l'exploitation et à la civilisation de régions énormes du continent africain.

F. de Navenne. — *Entre le Tibre et l'Arno.* Paris, Plon-Nourrit, 1903. In-16 de 276 pages. Prix : 3 fr. 50.

Qu'il s'agisse de visiter les sources de l'Arno et du Tibre, de traverser l'Apennin toscan, de voir courir le *Palio* à Sienne, ou d'évoquer à Viterbe une foule de souvenirs historiques, on ne saurait trouver un compagnon plus agréable ni plus érudit que M. de Navenne; la littérature, l'histoire et l'art de l'Italie centrale lui sont également familiers.

GRASER MONTAGSZEITUNG

Berlin.

Une Année chez les Lapons.

L'AUTEUR de l'article que nous analysons, raconte le séjour d'une année pleine qu'il a fait chez les Lapons de Kublitz, un village obscur de l'extrême nord de la Norvège. Par les jours très clairs, on aperçoit de là, très loin dans le sud, une petite dentelle bleuâtre : c'est la chaîne des Alpes de Scandinavie ; ces derniers sommets semblent les avant-postes du monde civilisé. Au nord, une rangée de montagnes basses, presque des collines, annoncent la côte de l'océan Glacial. Sur ces hauteurs rôdent des ours, des loups, des élans, qui n'ont jamais été inquiétés par des chasseurs. Pour rien au monde, les Lapons de Kublitz ne consentiraient à y porter leurs pas. Par crainte des bêtes féroces? Non, mais parce qu'ils considèrent ces hauteurs comme hantées par des génies malfaisants.

Voilà pour le cadre ; voici le tableau : figurez-vous, dans toute la splendeur de l'été polaire, au milieu du vert intense des prairies émaillées de fleurs éclatantes, de buissons d'airelles et de fraisiers chargés de fruits, une rivière aux flots d'argent qui serpente paresseusement dans une vallée rocheuse. Au milieu de tout ce vert, si frais et riant, au bord de cette rivière, s'élève un village de tonnelles et de coquets pavillons. C'est vrai à la lettre : pendant leurs étés si courts, éclairés d'un éternel soleil, les Lapons vivent dans ces légères constructions de branchages entrelacés dans un cadre que soutiennent des piliers en bouleau. Des cloisons en planches suffisent à clore l'habitation.

Mais, sous la rustique villa d'été, se creuse sous le sol la demeure d'hiver, dont la cheminée surgit comme une grosse taupinière. Là-dessous, les indigènes sont absolument à l'abri du froid et des intempéries; ils n'ont, il est vrai, pour s'éclairer, que des lampes ou des chandelles; mais comme leur hiver n'est en grande partie qu'une longue nuit, des fenêtres leur seraient inutiles. Reste la question de l'aération; mais les Lapons ont des poumons plus complaisants que les nôtres.

Mais, avant de nous enterrer avec l'auteur dans ces trous de lapins, vivons avec lui de la vie des oiseaux, puisque les naturels passent ainsi leur été dans les arbres, et leur hiver sous terre. Quels sont donc ces habitants de Kublitz, dont le voyageur allemand fut l'hôte? Je suis obligé de le citer, car on m'accuserait d'exagérer le bien qu'il dit des Lapons :

> J'avais entendu dire en Allemagne que les Lapons étaient des sauvages, des idolâtres, des cannibales. De pures calomnies ! Je n'ai jamais vu dans le village, pendant l'année que j'y ai passée, un seul visage renfrogné. Jamais je ne suis entré dans une de leurs huttes sans être reçu par les salutations les plus aimablement hospitalières. Ces petits hommes se précipitaient pour m'offrir leur plus grande assiette remplie de lait, leur plus grand pot rempli de fraises, et ils entassaient devant moi de la viande séchée à en rassasier un régiment. Comment ne pas aimer ces empressés petits gnomes à l'air si drôle, mais le cœur sur la main?

Cependant, au bout de trois mois, les hôtes de l'Allemand l'avertirent que l'hiver allait venir, et qu'il avait juste le temps de faire le trajet jusqu'à la première ville norvégienne, avant que les frimas ne lui fermassent la route.

— Mais je veux passer l'hiver avec vous! dit-il.

Les braves Lapons ouvrirent tout grands leurs petits yeux bridés, se frappèrent le nez par deux fois, ce qui signifie chez eux : « Tu fais une sottise, mais tu l'auras voulu ! » Toutefois, comme il payait bien, on ne fit aucune difficulté pour lui assigner, dans la galerie de taupes qu'est chaque maison lapone, un enfoncement pourvu d'une commode que son hôte avait recueillie des débris d'un navire qui avait fait naufrage, et d'un tas de peaux de rennes en guise de lit. Le sol, en terre battue, était jonché de mousse bien sèche. Une lampe en cuivre, suspendue au plafond, complétait l'ameublement, luxueux pour une cabane lapone. Mais l'étranger logeait chez le président du village, l'honorable Pierre Bos.

Une nuit, le magistrat, qui était son hôte, l'invita à accompagner toute la population sur une colline où, depuis un temps immémorial, les Lapons vont, chaque année, saluer les derniers rayons du soleil, qui va s'enfoncer sous l'horizon pendant tout un long hiver. Tous sont là : hommes, femmes, vieillards, qui mettent leur main tremblante en abat-jour sur leurs yeux éteints et racontent les vieux souvenirs qui se rattachent aux vieux soleils tombés dans la nuit polaire ; et les enfants sont là aussi : quelques-uns voient ce spectacle pour la première fois.... Puis, quand les dernières lueurs mourantes de l'astre qui s'en va ont été submergées par la mer, l'ombre, brusquement, surgit, et tous vont s'enfoncer sous la terre, tandis que l'hiver fait rage et que la neige s'amasse sur leurs têtes....

HOJAS SELECTAS

Madrid.

Une Excursion à Rio de Oro.

IL est intéressant de savoir ce que pensent les Espagnols des derniers et misérables débris qui leur restent du plus splendide empire colonial. Un explorateur espagnol, M. Norberto Font y Sagué, nous retrace les impressions qu'il a éprouvées dans un séjour à Rio de Oro, ce bout de côte saharienne que son pays a revendiqué, lors du partage de l'Afrique, avec le soin jaloux du ci-devant millionnaire qui défend les reliefs de son opulence. Après avoir décrit la côte « aride, monotone, affreuse, qui, vue du pont d'un navire, semble une ligne géométrique au-dessus du niveau de la mer, » il nous raconte son arrivée dans la baie Rio de Oro : cette baie, large de 6 kilomètres et longue de 40, est bornée à main droite, quand on y entre, par le Sahara continental, et à main gauche par l'étroite presqu'île, où s'élèvent les murs, d'un blanc éblouissant, du fort et de la factorerie qui portent le nom pompeux de ville de Cisneros. Ces deux constructions seraient incapables de résister à un siège quelconque et même de loger une garnison. C'est M. Font y Sagué qui est obligé de l'avouer! Mais elles ont grand air et leurs murailles hérissées de gueules de vieux canons font bien dans le paysage.

A part le fort, où quelques soldats dorment ou fument à l'ombre, aucun accident de terrain, aucun arbre ne rompt l'horrible monotonie de la presqu'île, dont le sable est d'un blanc aveuglant qui tranche sur le bleu de la mer. Cependant, quand le voyageur eut débarqué, il avisa de misérables cabanes qu'il n'avait pas aperçues tout d'abord et qui semblent se blottir et se pousser au pied des murailles du fort : ce sont les « reymes » ou habitations de Maures affamés, haillonneux, race dégradée au regard des superbes Arabes de l'intérieur, qui les pourchassent et les terrorisent jusque sous les canons espagnols. Le voyageur se vit assailli par les demandes de ces misérables, qui lui auraient vendu leur âme pour une poignée de maïs. Les femmes elles-mêmes, en dépit de la réputation de beauté qu'on a faite aux femmes mauresques du Sahara, ont l'air de vraies harpies. Il est vrai qu'elles sont d'une saleté repoussante; elles ont la coutume de se graisser les cheveux avec de l'huile de poisson mêlée à du lait aigre. Ajoutez-y la sueur de la peau et vous aurez, au bout de quelques heures de soleil, un foyer perpétuel de pestilence dans chacun de ces paquets de cheveux fétides.

Chose curieuse : même dans cette extrême misère, il y a des distinctions sociales : être possesseur d'une de ces huttes, où l'on ne peut se tenir debout, c'est être riche dans ce pays-là. Les pauvres, eux, doivent se loger dans les excavations que la mer a creusées dans les roches du rivage; ou même on les voit s'abriter sous une couche d'algues marines qu'ils suspendent comme ils peuvent sur leurs têtes. Les Lapons eux-mêmes sont des gens cossus à côté d'eux.

Le voyageur cherche vainement un cours d'eau ou du moins un *oued* desséché qui, à en croire toutes les cartes, se trouverait au fond du golfe : il n'y a rien que du sable et encore du sable. Pas trace de rivière au Rio de Oro.

En somme, on voit que le dernier lambeau de côte que les Espagnols possèdent outre mer, n'étale qu'un spectacle de misère, de paresse et de stérilité.

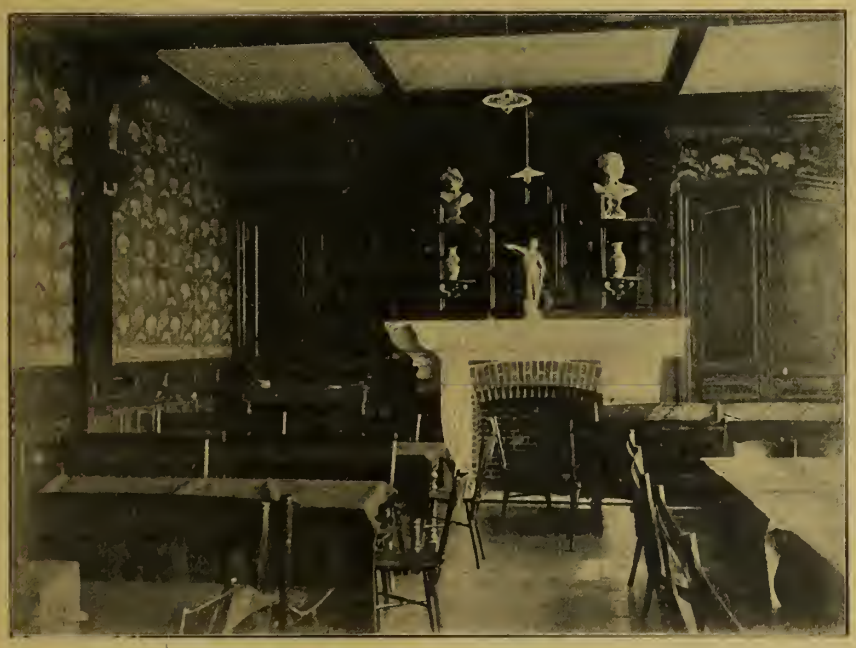
Or ce débris vermoulu du plus ancien empire colonial végète dans les mêmes parages désolés qu'un empire voisin, encore inconsistant comme un château en Espagne : l'empire de M. Jacques Lebaudy!

Les nouvelles Écoles et l'Éducation nouvelle en France.

Il se produit en ce moment, en France, un mouvement si étroitement lié à celui de l'expansion de notre pays dans les Colonies et dans les États extra-européens, que nous ne pouvons nous dispenser de le signaler ici. Nous voulons parler de la transformation qui est en voie de s'accomplir dans le système d'éducation et d'enseignement des garçons, sous la poussée des conditions nouvelles que présente l'existence au XX*e siècle. Nous allons relater, en quelques mots, comment ce mouvement a pris naissance, comment il s'est propagé, et exposer les particularités les plus remarquables qu'il présente dans sa phase actuelle.*

Il y a déjà fort longtemps que le système d'éducation et d'enseignement auquel la jeunesse française est soumise dans les lycées et dans les collèges, a suscité des critiques justifiées, tant par ses vices intrinsèques que par les résultats auxquels il aboutit. On pourrait constituer une vaste bibliothèque rien qu'en réunissant les écrits qui ont été publiés en France, depuis un siècle, sur la « réforme de l'enseignement ».

Rien ne montre mieux, d'autre part, combien les écrits, fussent-ils en nombre imposant, sont impuissants à rien changer à un ordre de choses, même mauvais, lorsque celui-ci a pour lui, la vitesse acquise, la routine (péché capital de l'humanité), les préjugés et les intérêts de ceux qui en bénéficient. Néanmoins, ces écrits n'ont pas été tout à fait inutiles. A la longue, ils ont fini par créer un nouvel état d'esprit. On a senti que les formes archaïques de l'enseignement avaient fait leur temps, qu'elles avaient besoin de s'adapter à de nouvelles conditions sociales, et tout le monde s'est pris d'une belle passion pour l'introduction, dans la vie des collèges, des exercices physiques, des langues vivantes, des notions et des habitudes de la vie pratique. Pour la première fois aussi, on s'est avisé de regarder à l'étranger, et l'on s'est aperçu qu'il y avait un autre idéal d'éducation de la jeunesse que celui dans lequel l'Université restait immobilisée depuis cent ans.



ÉCOLE DES ROCHES : UN COIN DE LA SALLE A MANGER DE LA MAISON DES PINS.

D'après une photographie.

Un écrivain est arrivé, au bon moment, pour synthétiser et concrétiser toutes ces aspirations, toutes ces idées vagues qui flottaient dans l'air. C'est M. Edmond Demolins, qui, dans son livre : *A quoi tient la supériorité des Anglo-Saxons*, a fait toucher du doigt, non plus par une phraséologie générale, mais au moyen de faits précis, pourquoi l'Anglo-Saxon réussissait à fonder une famille, une fortune, une ville, un État, — comme

Cecil Rodes, — là où le Français n'aboutissait trop souvent qu'à l'insuccès.

Affaire d'éducation! ni plus, ni moins!

Tout tend à faire du Français, un élément social absolument dépendant de la collectivité, quel que soit le rôle actif ou passif qu'il y joue. Tout concourt à détruire son individualité, à paralyser son initiative, à lui faire redouter par-dessus tout les responsabilités. On lui inculque *la peur de la vie!* Tout tend, au contraire, à faire de l'Anglo-Saxon un *individu* autonome, « débrouillard », bien convaincu que, s'il ne s'aide pas lui-même, l'État-Providence ne l'aidera pas, que l'idéal de la vie n'est pas d'être, soit administré, soit fonctionnaire, mais d'être *un homme* capable, en toutes circonstances, de faire face, par sa valeur personnelle, aux nécessités, quelles qu'elles soient, de la lutte pour l'existence.

Et M. Demolins exposait les procédés de l'éducation anglaise, tels qu'il avait pu les observer sur place au cours de quatre séjours faits en Angleterre pendant quatre années consécutives.

Le livre, traduit dans presque toutes les langues (même en polonais et en arabe), eut un succès qui témoignait du besoin auquel il répondait. Beaucoup de parents français envoyèrent aussitôt leurs enfants dans des collèges anglais, d'autres demandèrent que l'on installât, en France, des écoles similaires.

ÉCOLE DES ROCHES : UN COIN DU NOUVEAU LABORATOIRE DE CHIMIE. TRAVAUX PERSONNELS DES ÉLÈVES.

D'après une photographie.

Sous la pression de ce mouvement d'opinion, auquel il avait lui-même si puissamment contribué, M. Demolins n'hésita pas. Faisant appel à cette initiative privée dont il avait proclamé la fécondité, il réunit un premier fonds social, et dans la préface d'un nouveau livre : *L'Éducation Nouvelle*, en novembre 1898, il annonça que l'ouverture de l'École des Roches aurait lieu au commencement d'octobre 1899.

En effet, sur les fonds constitués, avaient été acquis, en Normandie, près de Verneuil-sur-Avre (Eure), sur la grande ligne de Paris à Granville et à deux heures de la capitale, le château et la propriété des Roches. Cette propriété, d'une étendue de 25 hectares, comprenait une maison d'habitation et de vastes communs, un parc, un bois, des prairies, des terres en culture. A tous les points de vue, elle était admirablement située et disposée pour être transformée en école sur le modèle que les fondateurs avaient en vue.

Les travaux d'agrandissement et d'aménagement nécessaires furent immédiatement entrepris. Dès le mois de janvier 1899, c'est-à-dire deux mois à peine après l'apparition du livre de M. Edmond Demolins, les premiers élèves inscrits pour l'école des Roches allaient faire un stage en Angleterre et en Allemagne, en attendant l'ouverture de l'établissement construit en France. Après Pâques, un second groupe d'une vingtaine d'élèves allait rejoindre les premiers.

Au commencement d'octobre 1899, à la date indiquée dans l'*Éducation Nouvelle*, l'École des Roches s'ouvrait avec 50 élèves, chiffre maximum que pouvait contenir la première maison, dite Maison du Vallon.

Les demandes d'admission continuant à affluer, on dut entreprendre immédiatement la construction d'une seconde maison pour 50 élèves, et, en attendant qu'elle fût terminée, les nouveaux inscrits furent envoyés, comme les précédents, en Angleterre ou en Allemagne, pour y faire un stage d'un an, de six mois ou de trois mois. Cette seconde maison, dite Maison des Pins, fut inaugurée au commencement d'octobre 1900, en même temps qu'un bâtiment spécial exclusivement destiné aux classes, élevé au centre du domaine des Roches.

A ce moment, l'École comprenait une centaine d'élèves répartis en deux maisons ayant chacune une administration distincte.

Dans le courant de cette même année scolaire, par suite de l'affluence des demandes, il fallait ouvrir encore deux nouvelles maisons, la Guichardière et l'Iton. On dut entreprendre, en même temps, la construction de deux autres maisons, celle du Coteau et celle des Sablons, comptant chacune vingt-cinq élèves, qui furent ouvertes au mois d'octobre 1902.

Ainsi, en trois années, avaient été ouvertes six maisons contenant près de deux cents élèves. Ces maisons sont groupées autour du bâtiment spécial destiné aux classes, où se trouvent en même temps la chapelle et la grande salle pour les réunions générales de l'École.

Dans la propriété, qui a acquis, actuellement, une étendue de 50 hectares, sont disséminées d'autres constructions : trois pavillons isolés destinés à l'infirmerie, divers bâtiments pour les machines, l'électri-

cité, la buanderie, le repassage, la menuiserie, le modelage, etc. Comme on le voit, le développement de l'École s'est fait par la création de maisons distinctes, rayonnant autour du bâtiment des classes, et non par l'agrandissement des premières maisons existantes.

Dès lors, quel que puisse être, dans l'avenir, le nombre des élèves, les dangers de l'agglomération seront toujours évités, puisque chaque maison d'habitation possède une large autonomie : elle a à sa tête un professeur en chef, assisté d'une dame et de plusieurs professeurs. Les enfants y prennent leurs repas, y couchent, et y ont leurs salles d'études. C'est vraiment une maison de famille, envoyant ses enfants dans un externat situé à proximité.

« Ce type d'école, dit M. Edmond Demolins, évite à la fois les inconvénients de l'internat et ceux de l'externat. Il évite l'agglomération, le casernement et l'étroite réglementation de l'internat, puisque les enfants habitent en petit nombre dans la famille d'un professeur. Il évite le laisser-aller, les pertes de temps, les courses à travers les rues et le séjour malsain de la ville qu'exige l'externat, puisque les enfants ne sortent pas de la propriété pour se rendre aux classes.»

Tel est le cadre de l'éducation nouvelle. Comment fonctionne-t-elle? Pour s'en rendre compte, il n'est rien de tel que de la voir sur place en pleine activité, car les meilleures descriptions ne peuvent tenir lieu de la vue directe des choses. C'est ce qui m'a engagé à me rendre en personne, le 28 mai dernier, à l'École des Roches. C'est un voyage de deux heures, plein d'agrément, et que beaucoup de parents et d'éducateurs devraient faire. Je trouvai M. Edmond Demolins au bâtiment des Classes, où il était justement occupé à faire un cours. En attendant qu'il eût terminé, j'examinai la disposition des lieux.

ÉCOLE DES ROCHES : LES ÉLÈVES CONSTRUISANT EUX-MÊMES UN RUCHER SUR LEURS PROPRES PLANS ET AVEC LEURS PROPRES MOYENS.

D'après une photographie.

Le centre du bâtiment est occupé par la grande salle de réunion, vaste hall qui reçoit sa lumière par le haut. A la hauteur du premier étage, règne une galerie circulaire, sur laquelle s'ouvrent une série de salles de classes. Au rez-de-chaussée, à droite et à gauche, sont également disposées d'autres salles analogues. Au fond, deux grands rideaux ferment l'entrée de la chapelle. Du côté opposé à la chapelle, se trouve une scène propre aux représentations théâtrales. Les bancs de la grande salle sont à dossiers basculants qui peuvent être tournés, suivant le cas, soit vers la chapelle, soit vers la scène.

Tout autour de la salle sont accrochées des photographies fort bien choisies, de « vues » coloniales. A gauche, le balancier d'une grande horloge fait entendre son bruit régulier, tandis que, par intervalles, une voix claire d'écolier répond ou questionne, dans l'une des salles de classes voisines.

Soudain une sonnerie électrique prolongée retentit. Des portes s'ouvrent, et il en sort une débandade bruyante d'écoliers frais, rieurs, se dispersant de tous côtés, sans surveillants, avec une désinvolture qui ferait frémir jusqu'aux moelles la vieille Université de France. Tous portent une veste grise, une culotte courte de même couleur, et un col rond : c'est simple, commode et gracieux.

Puis, voici deux dames, qui remettent leurs chapeaux de paille simples, laissés sur un des bancs de la grande salle, et qui s'éloignent à leur tour, escortées d'enfants qui les entourent affectueusement.

Fort intéressé par cet imprévu scolaire, je suis rejoint par M. Demolins, qui, en me faisant visiter les diverses parties du bâtiment des Classes, m'explique que toutes les classes ont lieu, autant que possible, le matin; il y en a quatre : à 8 heures, à 9 h. 5, à 10 h. 20 et à 11 h. 20. Le matin, en effet, l'esprit des élèves est plus dispos, plus attentif, et profite mieux, par conséquent, de l'enseignement reçu. Toutefois, il y a une classe ou une étude à 4 h. 30. Mais le reste de l'après-midi, de 2 à 4 heures, est consacré aux exercices physiques, aux jeux et aux travaux pratiques.

La durée des études scolaires est à peu près la même que dans les lycées, car l'École des Roches, pour avoir des élèves, est bien obligée de préparer au baccalauréat et aux écoles du gouvernement. A ce propos, on avait prétendu que les élèves de l'École des Roches échoueraient aux examens. Or l'École nouvelle vient d'affronter, pour la première fois, l'épreuve du baccalauréat : sur 7 candidats présentés, 5 ont été reçus et, ce qui est particulièrement encourageant, 3 ont obtenu une mention.

Pour se rendre compte de la valeur significative de ces chiffres, il n'est pas inutile de rappeler que, d'après la statistique officielle, la proportion normale des candidats admis est de 40 pour 100 seulement, alors que l'École des Roches a obtenu une proportion de 70 pour 100. De même, la moyenne ordinaire des mentions n'est que de une sur 12 à 15 candidats, et l'École des Roches a eu trois mentions pour sept candidats.

M. Demolins en conclut que le programme des études et le régime de vie de l'École des Roches placent les élèves dans les conditions les plus favorables pour la préparation des examens. La vie au grand air, des exercices physiques bien réglés, un corps sain et vigoureux peuvent s'allier avec le travail intellectuel et lui sont même très profitables.

Nous parcourons ensuite quelques-unes des maisons de famille, et je suis très vivement frappé de ce fait qu'elles ont, en effet, tout l'aspect de cottages habités, au moment de la villégiature, par de nombreux invités ayant beaucoup d'enfants. Ce sont des villas, qui n'ont absolument rien de la physionomie rébarbative habituelle aux maisons d'éducation.

La salle à manger est gaie, coquette, ornée d'objets d'art, et la nappe blanche des petites tables forme un suprême contraste avec le souvenir du triste réfectoire aux tables de marbre gluantes et graisseuses.

Quel plus grand contraste encore j'ai constaté, et quelle émotion j'ai ressentie lorsque j'ai pris place moi-même à l'une de ces tables, dans la petite salle à manger de la Maison de la Guichardière! M. Demolins occupe une extrémité de la table, Mme Demolins est à l'autre bout et m'invite à prendre place à sa droite. Des deux côtés, des élèves, côte à côte avec l'invité, le vénérable aumônier et les jeunes filles de la maison.

Aux autres tables, même disposition.... Où est mon vieux collège, où les élèves, l'air contrit, faisaient semblant d'écouter le lecteur qui, du haut de la chaire, bredouillait l'interminable *Histoire des Croisades*, de Michaud : « Godefroy de Bouillon, n'écoutant que son courage.... » Ici, pas de lecteur! Tout le monde cause, rit, sans perdre un coup de dent, raconte ce qu'il a vu, ce qu'il éprouve, ce qu'il projette. Ah! l'excellent assaisonnement pour le déjeuner modeste, mais substantiel, qui nous est servi!

Seul, je reste muet. L'étonnement, l'imprévu, me coupaient littéralement la parole. Mme Demolins a dû attribuer à un appétit aiguisé par mon voyage du matin, le silence attentif que j'ai conservé pendant le repas. Tout cela est si nouveau, si en dehors de ce que j'ai observé jusqu'à ce jour! Le repas est court : 30 minutes environ.

Puis s'écoule une heure de temps libre pendant lequel les élèves se distraient à leur guise et vont au vestiaire faire une toilette spéciale pour les jeux de foot-ball, de golf ou de cricket.

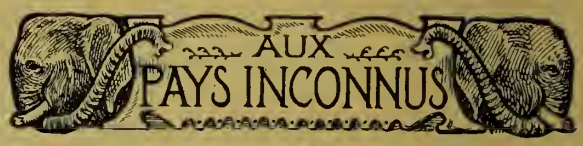
En compagnie d'un des professeurs, je visite successivement l'emplacement des jeux, où ont lieu, en ce moment, des parties extraordinairement animées, — l'atelier de menuiserie, où de très jeunes élèves s'escriment à qui mieux mieux, du rabot et du marteau, pour confectionner des casiers, — un atelier de reliure où s'exécutent des cartonnages, — le laboratoire de chimie, très bien installé, et où le professeur fait une démonstration qui provoque le plus vif intérêt, des questions judicieuses, des réponses précises.

Les bâtiments de la force motrice, productrice de l'électricité, la buanderie, très bien organisée, sont autant de leçons de choses dont les élèves retirent le plus grand profit. J'en dirai autant de la fonderie de fonte malléable, contiguë à l'usine, sur un bras de l'Ilton, et que j'ai visitée moi-même avec le plus grand intérêt.

Le goûter, à quatre heures, ramène les élèves à leurs maisons respectives. Ils quittent leurs vêtements de jeux, passent aux lavabos, et reprennent leurs coquets costumes gris du matin, pour se mettre à table.

Tout cela fait partie de la vie normale, et s'opère naturellement, sans que la réglementation soit apparente. D'ailleurs, l'ordre admirable qui règne partout, malgré le régime de liberté absolue qui semble présider à toutes choses, est surtout dû à l'ingénieuse institution des *capitaines*, choisis avec soin parmi les élèves les plus âgés. L'école est vraiment confiée aux élèves, elle est leur chose; ils ont la responsabilité de l'ordre, de la bonne tenue. La confiance et le respect qu'on leur témoigne développent chez eux la confiance en eux-mêmes et le respect d'eux-mêmes. Une cordialité sans limite existe dans les rapports entre professeurs et élèves : ils sont tous, bien véritablement, les membres d'une même et grande famille.

(A suivre.) PAUL COMBES.



Voyage du capitaine Bruun au Groenland.

Le capitaine danois Daniel Bruun, dont nous avons publié naguère un intéressant récit de voyage dans le Sud de la Tunisie, vient de rentrer à Copenhague d'une expédition qu'il a entreprise, cette année, au Groenland, à l'instigation du gouvernement danois et dans le but de faire des recherches archéologiques.

M. Bruun a pu explorer en bateau, au mois de juillet, toute la côte jusqu'à Ivigtut où il a été reçu avec enthousiasme par les Esquimaux.

M. Bruun se montre très satisfait des résultats de son voyage. Il a découvert plus d'une centaine de ruines d'anciennes demeures, construites comme celles de l'Islande, c'est-à-dire se composant d'une maison d'habitation et d'une étable à côté. Dans d'anciens *kjœkken-mœddings* ou endroits où l'on met les rejets et débris de la cuisine, il a trouvé des morceaux curieux de vaisselle. Il a pu découvrir aussi la demeure de Jean Egède qui était fondateur des missions danoises au Groenland où il est mort, en 1785. Egède, non seulement christianisa ces contrées boréales; sous la protection du roi Frédéric IV, il parvint même à fonder une compagnie commerciale pour le Groenland et à établir un échange de marchandises entre les commerçants de Bergen, en Norvège, et les naturels du pays. Un établissement danois, sur la côte occidentale de la colonie (Egedesminde), porte son nom.

Au fjord d'Ameralik, M. Bruun a trouvé des ruines intéressantes d'un cimetière des temps des *vikings* et d'une vieille église dans laquelle se trouvaient un bénitier en pierre et une statue d'homme grossièrement sculptée dans une dent de morse.

Dans la vallée d'Austmanna, que traversèrent Nansen et Sverdrup, en 1888, M. Bruun a également trouvé de nombreuses ruines. Il ne reste plus rien des matériaux qu'y avait laissés Nansen, mais les Esquimaux se souviennent toujours de lui et se sont montrés très contents de recevoir de ses nouvelles.

Les Efforts français dans les Provinces de la Chine méridionale. — Le Voyage du lieutenant Grillières.

La pénétration française dans les provinces de la Chine méridionale se poursuit avec une méthode et une ténacité à laquelle nous sommes heureux de rendre hommage. Tandis que les troubles du Kouang-si sur la frontière du Tonkin nécessitent de notre part une profitable intervention, le Yun-nan et le bas Se-tchouen entrent peu à peu dans notre sphère d'influence, grâce aux voies de communication que nous sommes en train d'y créer, ou à celles que nos ingénieurs et nos officiers se font une gloire d'étudier.

Nous avons, dans une récente chronique[1] examiné tout l'intérêt que présente la voie ferrée en construction depuis Lao-kay jusqu'à Yun-nan-sen. Cette voie, qui est le prolongement des lignes françaises de l'Indo-Chine, nous met au cœur même du Yun-nan. D'autre part, le lieutenant Hourst, lors de la mission hydrographique qu'il dirigea dans la Chine centrale et sur le Yang-tsé-kiang en 1901-1902, remonta le fleuve Bleu et atteignit Süi-fou[2] en plein cœur du Se-tchouen.

Or, c'est à Süi-fou que, selon toutes probabilités, doit aboutir le chemin de fer qui, partant de Yun-nan-sen, reliera le Tonkin et le Yun-nan au Se-tchouen et le bassin du Si-kiang à celui du Yang-tsé.

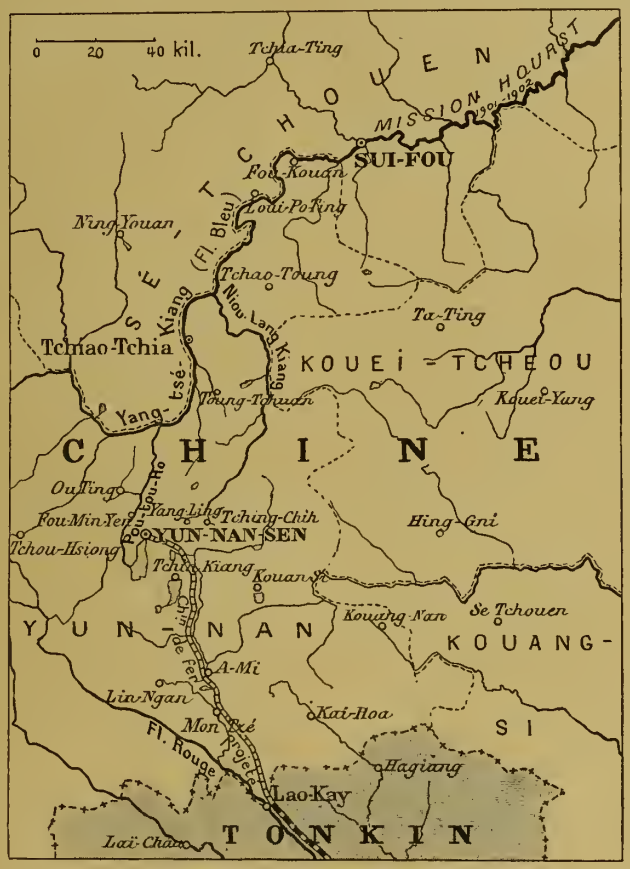
Mais, si les deux points terminus de ce raccord ont été choisis en connaissance de cause, il s'en fallait de beaucoup que fût assurée la route par laquelle on pourrait les relier.

Cette lacune vient d'être comblée, grâce au lieutenant Grillières, du 4e zouaves, qui a exploré la région intermédiaire et recueilli les renseignements les plus intéressants pour la future voie ferrée.

1. Voir *A Travers le Monde*, 1903, p. 317.
2. Voir *A Travers le Monde*, 1903, p. 181.

Parti de Fou-min-yen, il a longé le Pou-tou-ho jusqu'au fleuve Bleu, qu'il a descendu jusqu'à Tchiao-tchia. Puis il a remonté le Niou-lang-kiang jusqu'au lac de Yang-ling, dont cette rivière est le débouché.

En longeant le Pou-tou-ho, qui est la voie la plus courte pour aller de Yun-nan-sen au Yang-tsé, M. Grillières a constaté l'impossibilité absolue de pratiquer cette vallée comme voie de communication. Il éprouva des difficultés inouïes à passer à pied dans des sentiers épouvantables qui permettent à peine de longer le fleuve; les obstacles qu'il rencontra sont tels qu'il dut perdre une journée entière pour gagner deux ou trois kilomètres sur la rive. De plus, la population de cette contrée est absolument sauvage et très pauvre, et la région est presque improductive.



CARTE DU YUN-NAN ET DU SE-TCHOUEN.

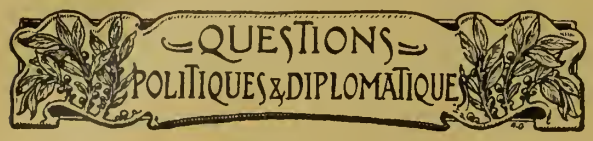
Le haut Yang-tsé, à partir du Pou-tou-ho, présente l'aspect d'un torrent violent qui coule entre de hautes murailles de rochers assez semblables au grand canon du Colorado. Le bief qui s'étend au delà de Tchiao-tchia est navigable pour les bateaux d'un faible tirant d'eau; mais il serait impossible d'utiliser une embarcation à vapeur sur cette partie du haut Yang-tsé, qui, durant les eaux basses, n'a jamais plus de 10 mètres et dont le courant, au moment des hautes eaux, rend toute navigation impossible.

Au reste, le commerce est presque nul dans cette partie du fleuve, à cause de la rareté et de la misère des habitants. Mais le terrain offre des richesses minérales considérables, en particulier du fer et du cuivre. Le charbon est malheureusement très éloigné et les difficultés de navigation ne permettent pas de le transporter.

M. Grillières a ensuite étudié le cours du Niou-lang-kiang; au prix de grands efforts il atteignit Tching-chih, point où la route de Yun-nan-sen à Süi-fou coupe la rivière et remonte le fleuve jusqu'à sa source, qui est bien en face de Yang-ling. Il en a rapporté un levé suffisamment détaillé pour montrer « la possibilité d'utiliser son cours, en vue du tracé d'une voie ferrée sur Süi-fou, prolongeant celle de Hanoï à Yun-nan-sen ». Son voyage représente une longueur de 1 200 kilomètres, dont il fit 200 en bateau et dont il effectua 1 000 à pied « dans un pays dont les régions les plus tourmentées des Alpes donnent à peine une idée ».

Nous aurons certainement à revenir sur cet intéressant voyage, quand sera de retour M. Grillières, ac-

tuellement à Yun-nan-sen, où il se repose de ses fatigues avant d'entreprendre une nouvelle expédition dans le Tibet qu'il compte attaquer par la vallée du Salouen.



Difficultés Russes et Japonaises en Extrême-Orient.

Des télégrammes alarmistes, des bruits de guerre répétés, n'ont cessé depuis quelques semaines de nous arriver d'Extrême-Orient. Répandus avec une régularité qui n'a d'égale que celle des démentis, ils ont inquiété l'opinion publique en Europe. Les Russes évacueront-ils la Mandchourie? Les Japonais feront-ils une descente en Corée? Le vicomte Hayashi, ministre du Japon à Londres, ne croit ni au débarquement de troupes japonaises à Masampho, ni à la concentration de 100 000 hommes près de Hakodate.

On pourrait ajouter aussi sûrement, que pas un Russe ne croit à l'évacuation de la Mandchourie. La Russie semble prête à discuter avec les Japonais la question de Corée, mais non pas celle de Niou-tchouang, la clef du chemin de fer sino-mandchourien. Cela est si vrai que, d'après des dépêches anglaises, les troupes de la garnison russe ont parcouru en tenue de parade, musique en tête et au son de leurs airs nationaux, les principales rues des concessions étrangères et chinoise à Niou-tchouang, comme pour rendre bien évident le fait que les Russes conservent le gouvernement.

L'administrateur civil a déclaré qu'il n'avait reçu aucune instruction concernant l'évacuation. Ses collaborateurs déclarent qu'on a l'intention de rendre l'occupation permanente. Les fonctionnaires russes ont parlé de l'évacuation comme d'une plaisanterie. Le tao-taï chinois de Niou-tchouang, de retour depuis peu, s'est efforcé d'obtenir le transfert du gouvernement à la Chine. L'administrateur russe l'a prié d'y renoncer, et le tao-taï s'est rendu à sa requête.

Toutes ces circonstances confirment bien les nouvelles annonçant que la Russie a l'intention de rester.

Nous croyons d'ailleurs, que le Gouvernement japonais est depuis longtemps parfaitement fixé à cet égard, mais qu'il cherche à obtenir, en compensation, tout ce qu'il peut obtenir de concessions en Corée. La question est de savoir s'il n'agitera pas le sentiment patriotique au Japon, à force de préparatifs guerriers et de mesures « de prudence », au point de ne pouvoir plus le retenir. En Russie aussi l'on fait des préparatifs. Cependant on croit généralement qu'il serait contre les intérêts de la Russie et du Japon de recourir à des mesures extrêmes et que les ressources de la diplomatie sont loin d'être épuisées.

Le « conflit » russo-japonais se réduit en effet de soi-même à ce qu'il est sans doute en réalité : une discussion diplomatique. Cette discussion n'aurait pu tourner à l'aigre que si le Japon eût menacé la situation de la Russie dans la Mandchourie. Au lieu de la menacer, il ne veut pas la discuter à fond. Il estime qu'il n'y est pas le seul ni même le principal intéressé. Il laisse à d'autres le soin de contrecarrer cette thèse de la Russie, fort soutenable d'ailleurs, qu'avec la Chine seulement doit se discuter la question mandchourienne.

Le Japon ne débat donc vraisemblablement avec la Russie que la question de Corée. Et il y a des raisons de croire qu'un arrangement russo-japonais interviendra bientôt, plus ou moins durable, mais tout à fait susceptible de procurer un nouveau bail de paix à cette portion de l'Extrême-Orient.

Un point aigu de la négociation concerne la rivière Yalou. Le Yalou sépare la Corée de la Chine. C'est là qu'aboutira le futur chemin de fer de Séoul. Les Japonais construisent déjà la ligne de Fou-san à Séoul. Celle de Séoul au Yalou est concédée à une compagnie française. Cette compagnie n'a pu construire, mais elle a un contrat avec le Gouvernement coréen, prévoyant qu'au cas où la ligne serait entreprise, on y devrait employer du matériel et des employés français. Quoi qu'il en soit, il est certain qu'un jour, qui n'est pas très loin, une grande ligne de chemin de fer, Fou-san-Séoul et Séoul-yalou, traversera toute la Corée du nord au sud. La Russie et le Japon veulent, l'un et l'autre, s'assurer de fortes positions sur le Yalou, qui est aussi l'entrée d'un grand pays de mines, pour commander cette tête de ligne.

A cet effet la Russie obtint dernièrement une concession à Yougampho sur la rive gauche du Yalou. en territoire coréen, par conséquent. Le Japon protesta. Pour répondre, le Japon demandait à Séoul que l'important port de Wiju, un peu en amont, fût ouvert au commerce international. La Russie protesta. Butées sur ce point, les deux puissances auraient pu longtemps différer.

Mais voici que le traité sino-américain vient d'être signé. Or, si l'on en croit certains renseignements concordants, de source chinoise et de source américaine, les États-Unis, dans leur traité avec la Chine, ont fait ce que veut la Russie. Ils ont parlé, Mandchourie à la Chine — mais à la Chine seule. Et ils ont obtenu qu'un troisième port sur le Yalou, celui d'Antoung, qui est en territoire mandchourien, c'est-à-dire chinois, soit ouvert au commerce international. Le Japon recevrait ainsi satisfaction, car un caractère international serait reconnu à la navigation du Yalou. Et la Russie n'aurait rien cédé au Japon.

Quoi qu'il en soit, tout fait espérer un règlement pacifique.

Idées nouvelles sur la Formation des montagnes.

Le *Tour du Monde* a signalé, dernièrement, une théorie géologique, relative à la formation des Alpes, formulée par M. Lugeon, professeur à l'Université de Lausanne, théorie correspondant d'une manière si parfaite à l'observation des faits qu'elle a rallié immédiatement l'adhésion de l'unanimité des géologues

alpins. Ces vues, absolument nouvelles, modifient dans une mesure assez importante les idées de M. Suen, sur la formation des montagnes, telles qu'elles sont généralement admises par les savants.

Il convient donc de bien préciser les unes et les autres, afin de montrer en quoi elles diffèrent, et de fixer l'opinion tant sur les points purement hypothétiques que sur les points indiscutables qu'elles présentent.

Tout le monde est d'accord sur les principes suivants. Au cours des phases successives de l'évolution du globe terrestre, après qu'un noyau solide se fut formé et se fut agrandi peu à peu aux dépens des parties liquides et gazeuses de la planète, au fur et à mesure que le refroidissement de ces dernières les solidifiait, il vint un moment où l'écorce extérieure de ce noyau se refroidit par rayonnement beaucoup plus rapidement que la partie centrale, qui était justement protégée par cette même écorce contre une déperdition aussi considérable de calorique.

Néanmoins, le noyau intérieur continuant également à se refroidir et à se contracter, il arriva, à plusieurs reprises, que l'écorce extérieure se trouva trop ample et dut racheter cet excès d'ampleur par la formation de bourrelets montagneux[1].

Les chaînes de montagnes ne sont donc pas autre chose que des zones plissées de l'écorce terrestre : une chaîne est composée d'une série de plis parallèles. L'effort de plissement s'est exercé pendant de longues périodes et, dans l'hémisphère nord, s'est déplacé successivement du pôle vers l'équateur, constituant d'abord la chaîne calédonienne, puis la chaîne hercynienne, enfin la chaîne alpine. Toutes les montagnes que nous connaissons ne sont que des lambeaux de ces trois chaînes.

Nous disons *des lambeaux*, car chaque chaîne de montagnes, dès le début de sa formation, a été attaquée par les eaux courantes et par les autres agents détritiques. Toutes les roches stratifiées ne tirent-elles pas leur origine des matériaux arrachées aux terres préexistantes par l'action des eaux?

L'eau déplace et remanie incessamment toutes choses, et, depuis qu'il pleut sur la terre, bien des transformations de la surface du globe se sont accomplies. Aussi les régions montagneuses les plus anciennes ont-elles depuis longtemps perdu tout relief, devenant ce que M. A. de Lapparent appelle des *pénéplaines*, c'est-à-dire presque des plaines.

Dès que l'on s'enfonce dans le lointain des âges géologiques, la partie émergée de la surface terrestre, incessamment remaniée, ne garde que des traits épars et isolés de ce qu'elle fut antérieurement. Qui pourrait dire ce qu'étaient, en dehors des lignes les plus générales, les accidents du sol, le cours des rivières, les graviers et les limons de l'époque éocène, et même de l'époque miocène, période cependant encore plus récente? Quelques tufs démantelés, quelques dépôts geysériens, comme le sidérolithique, des poudingues d'une signification douteuse, c'est tout ce qui reste de la superficie terrestre de ces époques.

Il faut arriver au pliocène, beaucoup plus rapproché de nous, pour entrevoir avec quelque clarté quelle fut alors la configuration du sol.

Cette durée éphémère des chaînes de montagnes est d'autant plus frappante que les êtres vivants les plus frêles ont, au contraire, laissé leurs vestiges depuis les périodes géologiques les plus reculées.

Les névroptères existaient dès les temps secondaires, et leurs restes nous sont parvenus ! La fourmi n'a pas vu seulement, comme l'homme, l'époque du renne et du mammouth et les glaciers du Jura descendant la vallée du Rhône. Elle a été contemporaine de la période que les géologues marquent par le soulèvement des Alpes.

Les fourmis sont plus vieilles sur la terre que le mont Blanc! Elles existaient déjà aux temps jurassiques, assez peu différentes de ce qu'elles sont de nos jours. Tandis que les eaux du golfe jurassique anglo-parisien couvraient encore tout l'emplacement compris aujourd'hui entre York en Angleterre et Besançon en France, les fourmis pullulaient dans les régions alors émergées du centre de l'Europe. On peut juger du nombre considérable de ces insectes, par la masse de leurs débris, qui remplissent d'épaisses couches de terrain, à Œningen, sur les bords du lac de Constance, et à Radoboj, en Croatie; la roche est noire de fourmis, toutes admirablement conservées avec leurs pattes et leurs fines antennes. Les entomologistes comptent aujourd'hui en Europe une cinquantaine d'espèces vivantes de fourmis. MM. Heer, de Zurich, et Mayr, de Vienne, en ont trouvé plus de cent, fossiles, dans les seuls cantons d'Œningen et de Radoboj; plusieurs paraissent identiques aux espèces actuelles. La plupart ont leurs ailes; ce sont des mâles et des femelles. Les ouvrières sont rares; cela s'explique par la nature du terrain, déposé au fond d'eaux tranquilles. Les individus ailés y sont tombés par milliers; les ouvrières, élevant moins haut leur existence, attachées à la terre, ont laissé moins de victimes dans les ruisseaux où s'est conservée l'histoire de cette époque. Pour la même raison, ces gisements, si riches en espèces, ne nous apprennent rien sur les mœurs des fourmis d'alors, ni sur leurs habitations. Nous savons seulement qu'il y avait aussi des pucerons dans le pays, et que les larves de phryganes se faisaient déjà, comme aujourd'hui, les étuis où elles se logent et qu'elles traînent partout avec elles. On en a trouvé à Œningen. Nous avons de ce temps-là des ailes de papillons avec leurs dessins, sinon avec leurs coloris.

La plupart des accidents orologiques de la même époque ont au contraire disparu.

(A suivre.)

1. A. de Lapparent, *Histoire des Continents et des Mers* (*Revue de l'Institut catholique de Paris*, mai-juin 1898.) — Marcel Bertrand, *Les récents progrès de nos connaissances orogéniques*, (*Revue générale des Sciences*, 15 janvier 1892.)-

René Millet. — *Souvenirs des Balkans; de Salonique à Belgrade et du Danube à l'Adriatique.* Paris, Hachette et Cie, 1903. 1 vol. in-16. Prix : 3 fr. 50.

Le nom de l'auteur, le titre explicatif de son ouvrage sont à eux seuls une attraction. A cette heure, où la question d'Orient passe par une crise aiguë, il importe de lire cette étude littéraire et documentée, pittoresque et savante, qui jette un jour nouveau sur ce pays si proche et si mal connu de nous.

Progrès de l'Infiltration japonaise en Chine.

D'après des informations venant du Japon, le traité de commerce anglo-chinois a été sanctionné par l'empereur de Chine. La navigation des navires japonais sur le Yang-Tsé-Kiang prend une très grande extension et menace sérieusement les intérêts anglais; ce conflit d'intérêts tend à affaiblir l'alliance anglo-japonaise.

Bonne Situation économique du Dahomey.

On signale la situation prospère du Dahomey. Le mouvement commercial s'y est élevé, en 1902, à 30 759 600 francs, en augmentation de plus de 4 millions et demi sur l'année précédente. Ce sont surtout les exportations en amandes de palme et de cocotier (coprah) qui ont augmenté. Les exportations de caoutchouc ont au contraire diminué des deux tiers.

La presque totalité des amandes de palme est expédiée en Allemagne. C'est avec l'étranger, du reste, que le Dahomey fait la plus grande partie de son commerce. Sur les 30 660 000 fr. de son commerce, 22 millions 724 000 francs sont faits avec l'étranger, 7 millions 914 000 francs avec la France et 91 000 francs environ avec les colonies.

Le mouvement ascendant va probablement continuer, grâce au chemin de fer dont les 200 premiers kilomètres sont déjà en exploitation et dont le prolongement vers l'intérieur se poursuit avec rapidité.

Concession de Chemin de fer belge en Chine.

Les Belges viennent d'inscrire un nouveau succès à leur actif. Après de longues et laborieuses négociations, commencées dès 1896, ils viennent d'obtenir la concession d'une voie ferrée allant de Kaifeng-Fou (11° 1/2 de longitude est, 34° de latitude nord) à Honan-Fou (12° 1/2 de longitude est, 34° de latitude nord).

Ce chemin de fer, qui coupe la voie ferrée de Lu-Nan, s'étend sur une longueur de 200 kilomètres environ et suit la vallée du Hoang-Ho (fleuve Jaune). Elle aboutit à proximité de la ville de Si-Ngan-Fou, où la cour impériale chinoise chercha un refuge en 1900, au moment de la défaite de l'insurrection boxer.

Le Règlement du Conflit de l'Acre.

Le conflit relatif au territoire d'Acre est réglé. La souveraineté de la plus grande partie du territoire a été reconnue au Brésil par la Bolivie, qui a été indemnisée pour les dépenses militaires faites par elle. Un port sera construit sur le fleuve Madeira, et une voie ferrée reliera le fleuve Mamoré au Madeira.

Le Mouvement de la Population du Brésil.

C'est un problème non résolu que celui de la population au Brésil. On estimait cette population, en 1776, à 2 millions d'âmes; en 1797, à 3 millions; en 1819, à 5 millions; en 1862, à 8 millions. Le recensement de 1872 a donné 11 millions. En 1888, les statisticiens arrivaient à un total de 14 millions. Et enfin, en 1902, ils étaient d'accord pour admettre, hypothétiquement, un chiffre de 16 à 17 millions d'âmes.

La densité moyenne serait donc de 1,7 habitants par kilomètre carré, densité très diverse, suivant les régions. Sur la côte, on en trouverait 6, environ, par kilomètre carré, alors que ce nombre dépasserait 16 dans les provinces de Rio de Janeiro et de Sao Paulo pour atteindre, à peine, 0,1 habitant par kilomètre carré, dans cette quasi impénétrable région intérieure qui comprend le Grand Massif, allant des sources de l'Iguassu au Para, et la plaine de l'Amazone.

Mais le Gouvernement et quelques provinces encouragent de leur mieux l'immigration. Déjà le sud se remplit. Au Parana, à Santa Catharina, au Rio Grande do Sul, d'importantes colonies agricoles ont été fondées. Les Italiens et les Allemands arrivent, chaque année, par milliers; puis viennent les Portugais, les Espagnols, les Belges et même les Suisses....

Le Tunnel de l'Hudson.

Les travaux du grand tunnel destiné à relier, à travers l'Hudson, New York et Jersey City, sont enfin, aujourd'hui, en bonne voie d'achèvement. Ce grand travail a été commencé au mois de novembre 1874, — il y aura bientôt vingt-neuf ans! — Des difficultés de tout genre retardèrent son exécution.

La plus terrible fut la catastrophe du 21 juillet 1880 : la voûte s'effondra, l'eau envahit la galerie et une vingtaine d'ouvriers périrent. Après bien des efforts infructueux, les entrepreneurs suspendirent les travaux en 1882, et ils ne furent repris qu'en 1890, par une autre Société à laquelle a succédé à son tour la Compagnie actuelle. Enfin, aujourd'hui, le plus difficile est fait. Sur les 1 680 mètres que mesurera le tunnel, 1 400 sont percés. Grâce à l'emploi de procédés perfectionnés, on espère qu'il sera achevé au mois de janvier et que, dès la belle saison prochaine, on pourra y faire circuler des tramways électriques.

Comme on le voit, même en Amérique, certains travaux sont longs à mener à bien. Il est vrai que c'est là un fait exceptionnel. La Compagnie du chemin de fer de Pensylvanie qui a entrepris de faire aboutir dans la nouvelle gare centrale de New York celles de ses lignes qui s'arrêtent aujourd'hui à Jersey City, a commencé, le 25 juin dernier, le percement d'un autre tunnel sous l'Hudson, plus important que celui dont nous venons de parler et qu'elle espère bien avoir achevé dans deux ans.

Le Banc d'Arguin devenant un nouveau Banc de Terre-Neuve.

L'aventure extravagante de M. Jacques Lebaudy, voulant fonder un empire au Sahara, a ramené l'attention sur le projet de créer sur le banc d'Arguin une vaste entreprise de pêche analogue à celle de Terre-Neuve. La question n'est pas chimérique; elle n'est pas neuve non plus. Divers projets furent mis en avant, il y a une quinzaine d'années, alors que les Anglais, au cap Juby, et les Espagnols, à la pointe du Rio de Oro, s'efforçaient de créer à leur profit un dérivatif à la grande voie commerciale de Timbouctou au Souss marocain. M. Soller, un voyageur français qui avait séjourné dans le Maroc, chercha alors, pour notre part, à établir un courant vers un point du cap Blanc, en face de l'île d'Arguin. Les promoteurs de l'entreprise faisaient valoir que le comptoir d'Arguin avait été autrefois l'un des plus importants de la côte occidentale de l'Afrique, qu'il avait appartenu successivement aux Portugais, aux Prussiens, aux Hollandais et aux Français; qu'il avait fait même une concurrence désastreuse à nos établissements du Sénégal; ils citaient aussi l'opinion du général Faidherbe, savoir « Que la réinstallation de comptoirs commerciaux à l'île d'Arguin y attirerait tout le commerce qui vient de l'Adrar, du Tichit et de Timbouctou.... »

Il convient d'ajouter qu'au moment où cette entreprise fut lancée, la France n'était pas encore maîtresse du haut et moyen Niger; le Soudan était encore une terre inconnue et Timbouctou une ville mystérieuse. Aussi, sans entrer dans le détail de ces questions, nous bornerons-nous à établir un simple point d'histoire : la baie d'Arguin n'est pas un mythe.

Rang d'importance des Ports algériens.

C'est à Alger qu'en 1902 les opérations maritimes ont manifesté l'activité la plus accentuée. Les entrées et sorties totalisées, comprenant tous les genres de navigation, sans exception, atteignent les chiffres de 8 558 navires et 7 384 820 tonneaux. Oran vient ensuite avec 4 478 navires et 3 029 789 tonneaux; puis, Bône, avec 3 060 navires, 1 434 092 tonneaux; Philippeville, avec 2 443 navires, 1 099 739 tonneaux; Bougie, avec 1 682 navires, 598 800 tonneaux; Mostaganem, avec 1 084 navires, 345 386 tonneaux, etc.

La Renaissance de Gênes.

Les banquets et les toasts, les télégrammes de sympathie et les illuminations qui ont accompagné le récent voyage de Victor-Emmanuel III à Paris ne doivent pas nous laisser oublier que si l'heure des combats sanglants semble reculée à une époque lointaine, une autre lutte, énergique et courtoise, met en présence la France et l'Italie. Gênes et Marseille se disputent avec ardeur l'hégémonie de la Méditerranée. Sans nous borner à marquer les coups, nous croyons devoir appeler l'attention de tous sur ce duel où notre vieux port a plus de peine à soutenir son ancienne gloire que son jeune rival n'en éprouve à l'entamer.

S'IL est un spectacle bien fait pour donner aux nations contemporaines une éloquente leçon d'énergie réfléchie, c'est certainement celui que présente l'Italie d'aujourd'hui. Il y a chez nos voisins transalpins une tension de volonté, une ténacité de travail, une suite dans les idées qui, en ce moment, évoquent le souvenir de la vieille Rome. Toutes proportions gardées, le vigoureux essor des Italiens de notre époque rappelle, par sa psychologie politique et économique, l'œuvre de conquête et d'expansion que menèrent avec tant d'esprit de suite les Romains d'autrefois.

Les progrès de l'Italie sont aussi considérables que voulus, et leur rapidité peut encore étonner les observateurs les plus avertis. Je n'oublierai pas de longtemps, pour ma part, l'impression que me produisit la constatation de ce fait, purement financier, qui en dit si long : en novembre 1901, le change sur l'or français était de 2 francs et, débarquant à Brindisi, en octobre 1902, je le trouvai au pair. Cet équilibre, établi en quelques mois, est, par sa netteté et sa brutale simplicité, le meilleur des exemples que l'on puisse trouver pour frapper l'imagination et illuminer du jour le plus éclatant les progrès accomplis par l'Italie avec une vitesse tout à fait extraordinaire.

VUE GÉNÉRALE DU PORT DE GÊNES.

D'après une photographie de M. E. Mazo.

Ces progrès, et la prospérité qui en résulte, et l'augmentation d'influence mondiale qui s'ensuit, sont dus, en majeure partie, à l'enthousiasme avec lequel l'Italie s'est jetée dans la voie de l'expansion maritime. Tous ceux qui ont navigué en Méditerranée orientale ont été frappés de l'importance sans cesse croissante qu'y prennent les Compagnies maritimes italiennes. Le pavillon vert, blanc et rouge, écussonné des armes de la maison de Savoie, flotte sur un nombre extraordinaire de navires de tous tonnages, soit cargos, soit paquebots : les plus petites lignes sont occupées par eux et ces bâtiments, généralement fort bons, accaparent peu à peu tout le transit méditerranéen oriental. Ils se sont également attaqués à celui de la Méditerranée occidentale. Et de plus, franchissant le canal de Suez et le détroit de Gibraltar, de rapides paquebots s'en vont en Asie et en Amérique disputer marchandises et passagers aux lignes maritimes des autres nations.

Or, cette expansion maritime, qui progresse chaque jour et que la France n'étudie certes pas assez, a un centre, un centre à la fois moral et matériel.

Ce centre, c'est Gênes.

On sait vaguement chez nous que Gênes, depuis plusieurs années déjà, est en voie d'accroissement ininterrompu, qu'il y a là un déploiement d'activité très grande et que l'on y tire bon profit des grèves de Marseille. Mais la vérité réelle, dans toute son étendue, on ne la connaît pas. Cependant les Génois ne cachent pas leurs espoirs, et voudraient-ils les cacher que cela ne leur serait point possible, étant donnés les faits eux-mêmes.

LA STATUE DE CHRISTOPHE COLOMB.

D'après une photographie de M. E. Mazo.

Il suffit, en effet, de visiter Gênes, autrement qu'en touriste affolé par l'horaire des trains, pour sentir en cette ville une force menaçante. Il y règne une atmosphère particulière, une fièvre concentrée de travail et d'énergie qui émeut et impressionne. Gênes est une ville qui veut se dépasser elle-même et qui trouve sans cesse en elle, avec des appétits toujours plus grands, une source inépuisable de forces nouvelles. Aucun autre port italien ne donne cette sensation : ni Naples, ni Palerme, ni Messine, ni Brindisi, ne se peuvent comparer à Gênes. Ici, c'est le cœur de l'Italie maritime qui bat dans cette ville consciente d'elle-même, consciente de sa puissance, consciente de ses aspirations.

Aucune ville ne pouvait mieux que Gênes se mettre à la tête de l'expansion maritime italienne, même pas Venise.

Gênes d'abord a en elle le grand levier moral, deux mille ans d'une histoire splendide. Venise aussi l'avait, mais elle n'avait plus la position royale que la géographie donnait à la patrie de Christophe Colomb et d'André Doria, les deux héros chéris de la marine italienne. De ce levier moral, Gênes a su se servir avec une incomparable maëstria. La vieille prospérité de l'époque romaine, alors que la ville était le grand marché de la côte de Ligurie, les luttes contre les pirates sarrasins au début du Moyen Age, la grande suprématie morale conquise, en 1284, à la bataille de la Meloria, l'activité prodigieuse des croisades, les secours fournis aux rois de France durant la guerre de Cent Ans, l'exploitation des mers du Levant malgré Venise, forment le fond éclatant du tableau. Et au premier plan, voici, debout, le grand homme, le héros : la Gênes du xve siècle l'a méconnu, mais la Gênes du xxe le réclame. Elle a dressé son image de bronze sur la Piazza Acquaverde avec cette inscription, éloquente dans son laconisme : « *A Cristoforo Colombo, la Patria.* — *A Christophe Colomb, la Patrie.* » Pas une ligne, pas un mot de plus!

RÉCENTS TRAVAUX DU PORT.

D'après une photographie de M. E. Mazo.

Est-ce seulement la glorification d'un grand citoyen et d'une grande découverte? Non. C'est mieux encore, c'est à elle-même, c'est à son génie propre, fait de science et d'audace, que Gênes a élevé ce monument. Christophe Colomb, sur son piédestal, symbolise sa ville; elle se vénère elle-même en lui, et il est là, non seulement pour commémorer un grand souvenir, mais aussi pour glorifier sans cesse les vieilles vertus génoises et pour être à la fois l'enseignement journalier et le colossal palladium de la cité maritime. La statue de Christophe Colomb, c'est un engagement que Gênes a pris envers elle-même d'accomplir les fortes destinées auxquelles elle se croit promise. Et quand on a de ces croyances-là, on n'est pas loin d'en faire des réalités.

Autour du grand héros national se groupent en cortège les gloires de la cité, la dynastie des Doria, la Banque de Saint-Georges, même jusqu'à ces vieilles rues du port si pittoresques, si curieuses, d'une si étrange couleur, qui sans cesse viennent rappeler aux

Génois qu'en leur ville tout a toujours vécu pour et par la mer. Et cette ambiance traditionnelle, cette suggestion historique est si forte que la statue en bronze, par Rivalta, de Raphaël Rubattino, le fondateur de la grande compagnie de *Navigazione Generale Italiana*, se dresse sur la Piazza Carricamento pour faire suite à la série des grands Génois. La chaîne se renoue, et à l'heure où, faisant partie d'une Italie toute neuve, Gênes prend la tête de l'expansion maritime italienne, c'est la patrie de Christophe Colomb et d'André Doria qui renaît tout simplement dans un monde nouveau. Elle le dit, elle le croit et elle le fait.

La statistique de 1902, pour le port de Marseille, récemment publiée, est douloureuse à lire : on y voit que le nombre d'entrées et de sorties des navires est inférieur de 418 au chiffre de l'année 1900; on y voit que dans le tonnage de jauge total le pavillon français a diminué de 90 824 tonneaux, alors que le pavillon étranger augmentait de 139 679 tonneaux. De plus, on faisait remarquer il y a quelque temps dans une courte étude, publiée sur ce sujet, qu'il y a cinquante ans le mouvement du Port-Vieux atteignait 25 000 navires et trois millions de tonneaux et qu'en 1902 il avait été de 3 070 navires jaugeant 452 862 tonneaux! Chiffres vraiment trop instructifs et que l'on voudrait voir connus de la France entière. Il y a là dans cette rivalité, trop inégale malheureusement, entre Gênes et Marseille, un danger national dont nous ne paraissons pas nous douter suffisamment. Une preuve matérielle et pourtant bien visible de cette situation, est la lenteur extrême des travaux d'aménagement et d'agrandissement du port de Marseille. La comparaison avec Gênes est là encore décisive.

LE PHARE DE GÊNES.

D'après une photographie de M. E. Mazo.

Elle en a d'ailleurs tous les moyens : sa position est merveilleuse, sa population est active, le goût de la mer se développe puissamment en Italie, l'expansion maritime y apporte une richesse croissante, et les circonstances politiques sont favorables. Aussi Gênes affiche-t-elle, très ouvertement, son projet de devenir le premier port de la Méditerranée et de commencer par détrôner Marseille. Dès maintenant, elle y travaille de son mieux, et ses progrès, — il est douloureux pour nous de le constater, — sont remarquables.

Des travaux énormes ont été exécutés pour mettre Gênes à la hauteur du rôle qu'elle voulait jouer. Le duc de Galliera lui ayant fait don de 20 millions, la cité put, dès 1877, travailler à l'agrandissement de son port. Elle garda le *Porto*, l'ancien port que protège le *Mole-Vecchio*, long de 450 mètres et remontant, dit-on, à l'an 1134. Ce *Porto*, divisé en une série de cales et d'appontements, longé par la *Via Carlo-Alberto*, qui suit le quai depuis le *Palais Saint-Georges* jusqu'à la *Darsena*, constitue maintenant le bassin intérieur. Le *Mole-Nuovo*, qui date du XVIIIe siècle, fut prolongé de 1 650 mètres par le *Môle du duc de Galliera*, de manière à protéger le *Port-Nouveau* et l'*Avant-Port* que l'on créa, tandis que le *Mole-Giano* abritait deux bassins de carénage. Ainsi transformé, ce port, dont les travaux d'agrandissement ont coûté 63 millions et ne se sont terminés qu'en 1895, mesure maintenant une superficie totale de 222 hectares.

En même temps, le Gouvernement italien, soucieux de mettre une ville de commerce aussi importante à l'abri des coups de l'ennemi, aussi bien du côté de la terre que du côté de la mer, la plaçait en état de défense. Les anciens remparts que connut Masséna, lors du siège de Gênes, disparurent et furent remplacés par une large fortification mesurant une quinzaine de kilomètres et dont les points principaux sont la grande caserne *San-Benigno*, le fort *Begato* (495 mètres d'altitude), le fort *dello Sperone* (515 mètres), le fort *Castellaccio* (382 mètres), et enfin l'embouchure du torrent le Bisagno. Dix forts détachés occupent les hauteurs qui commandent Gênes et une surveillance extrêmement soupçonneuse est établie par les autorités sur tout cet ensemble défensif qu'occupe une garnison importante. Le port de guerre, qui ne peut d'ailleurs rivaliser avec celui de la Spezia, mieux protégé et mieux outillé, est assez important cependant. Gênes est, en effet, une base d'opérations toute désignée, et l'auteur d'une guerre imaginaire, *la Guerre franco-italienne de 19...*, qui parut en Italie voici quelques années, fit se passer à Gênes quelques-uns des principaux épisodes de son récit.

Siège de plusieurs compagnies maritimes, Gênes est tête de ligne d'un grand nombre d'itinéraires maritimes; de nombreux navires étrangers y font escale et son port regorge de paquebots, de steamers, de cargo-boats et de voiliers.

Quelques chiffres suffiront, par comparaison, à établir la prospérité du port de Gênes. En 1891, Gênes reçut 6 186 bâtiments (dont 3 098 vapeurs). En 1895, le mouvement fut de 11 980 navires (dont 6 665 vapeurs). A cette date, l'importation était de 2 696 244 tonnes valant 365 millions de francs et l'exportation de 1 143 508 tonnes valant 138 millions. En 1899, le mouvement complet du port, importation, exportation et transit réunis, atteignit 3 592 602 tonnes et, en 1900, 3 675 622 tonnes. La délégation de la Chambre de Commerce de Marseille, dans un rapport sur les

ports francs, le 7 novembre 1902, calculait que, sur une importation d'environ 4 millions de tonnes, Gênes ne réexporte que 9,87 pour 100. En 1900, sur le total complet des recettes des Douanes italiennes, soit 249 297 736 lires, Gênes, à elle seule, a produit 90 551 181 lires.

Gênes n'est pas *Port Franc* : elle possède un *Deposito Franco*, régime dans lequel seuls les magasins sont libres, mais non les quais sur lesquels sont construits ces magasins. Dans le *Deposito Franco* de Gênes, ne sont admis ni les articles soumis au monopole de l'État, ni les marchandises inflammables, ni les produits manufacturés, ni les objets pouvant être mis dans la poche (*tascabili*). On peut y procéder à toutes manipulations ne détériorant pas le produit qui en est l'objet. En outre, Gênes possède un *Entrepôt Municipal* ouvert aux marchandises passibles de taxe, des magasins généraux, des silos, des magasins à vins.

Au point de vue de l'outillage purement maritime, Gênes possède un dock flottant de 100 mètres de long, deux formes de radoub de 127 mètres et 226m80 de long, un dépôt de charbon recevant 2 millions de tonnes par an et desservi par quatre appareils Timperley. L'entrée du port est gardée par un phare qui mesure 25 mètres de haut et dont l'éperon de roches qui le supporte élève à 117 mètres au-dessus du niveau de la mer une lanterne qui a une portée lumineuse de 20 milles marins.

La seule critique que l'on puisse adresser à Gênes serait le manque de quais qui empêche les navires d'accoster bord à terre : mais ce n'est là qu'une situation transitoire et les journaux italiens demandent déjà un nouvel agrandissement de ce port, menacé de devenir dès maintenant trop petit.

C'est donc bien à l'aurore d'une renaissance que nous assistons en ce moment, au début éclatant d'une ère nouvelle qui s'annonce comme devant être particulièrement prospère. On ne peut, sans une secrète inquiétude pour notre commerce méditerranéen, visiter cette ville, qui affiche, avec une audace si confiante, sa foi en elle-même, et qui, prenant la tête de l'Italie nouvelle, se réclame avec orgueil de son passé et de ses grands hommes pour se montrer digne d'eux, et confier tout son ardent génie maritime, toute sa fière et robuste vitalité aux promesses grandioses d'un avenir de richesse et de puissance vers lequel elle entraîne à sa suite son pays tout entier.

GEORGES TOUDOUZE.

Peary veut retourner au Pôle.

SERMENTS de joueur, avons-nous dit ici même à propos des assurances réitérées que donnait Peary de sa décision de renoncer à toute exploration arctique. Rentré dans la vie bourgeoise, la nostalgie des glaces polaires l'a repris, et, il y a quelques mois déjà, il a donné à entendre que s'il parvenait à recueillir des fonds, si de généreux Mécènes l'invitaient à recommencer ses tentatives, il ne dirait pas non.

Les Mécènes se sont trouvés, et l'on pouvait s'y attendre : le patriotisme yankee met son point d'honneur à vouloir conquérir le Pôle. Le record de Cagni empêche les Américains de dormir. C'est le Peary Arctic Club de New York, reformé pour la circonstance, et qui compte de nombreux millionnaires, qui fera les frais de l'expédition, à laquelle s'intéresse vivement le président Roosevelt.

Citons, parmi les plus généreux donateurs de l'expédition, le célèbre milliardaire Morris K. Jesup, qui se fait fort, outre sa contribution personnelle, d'amener cent membres de la Chambre du Commerce à donner chacun 1 000 livres. Il est vrai que le budget de la future expédition ne sera pas inférieur à 200 et même 250 000 livres. Mais soyons assurés que la grosse somme se trouvera réunie sans effort.

Peary compte partir le 1er juillet prochain, l'expédition durera trois années; mais il croit fort possible, si les circonstances sont favorables, de réussir du premier coup, en une année. Il suivra le Smith Sound, ou « Route Américaine », et son premier objectif sera de coloniser l'extrémité nord de la terre de Grant, à 83 degrés de latitude, à l'aide d'Esquimaux du détroit de la Baleine, qu'il connaît bien, et qui lui sont tout dévoués : ils iront s'y fixer eux et leurs familles. Du 83e degré, les traîneaux des Esquimaux les transporteront jusqu'au 86e degré, d'où il se déterminera, suivant le temps et les circonstances, à pousser jusqu'au Pôle ou à rentrer pour l'hiver dans la colonie lapone, afin de recommencer l'année suivante.

La terre de Grant a, aux yeux de Peary, cet avantage sur toutes les autres terres arctiques comme base d'opérations, qu'elle a une étendue de côtes si grande, que, malgré les courants polaires et le mouvement des glaces, on est toujours sûr de l'atteindre en cas de retraite. En outre, elle se trouve de cent milles plus proche du Pôle qu'aucune autre contrée septentrionale.

Peary compte d'ailleurs, de la colonie lapone, envoyer en avant une colonne d'éclaireurs qui établiront des dépôts de provisions tout le long de la route qu'il compte suivre; de la sorte, quand il s'élancera lui-même vers le Pôle, il n'aura pas besoin de surcharger ses traîneaux, d'où une plus grande rapidité pour arracher enfin, entre deux hivers polaires, le dernier mystère de la planète, en un hardi coup de main.

Reste la question du navire, que Peary veut avoir à lui, tout entier à lui, et garder auprès de lui pendant ses hivernages. Inutile de dire qu'il exigera que la coque, la machine à vapeur, le gréement, la distribution des pièces, reçoivent le dernier perfectionnement.

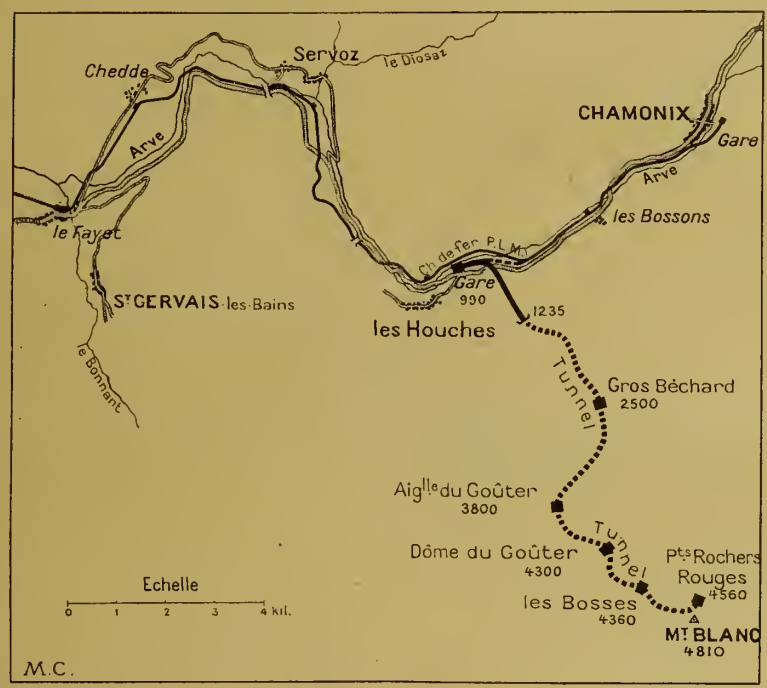
Un dernier détail : il y a deux mois à peine que Peary vient d'être père de nouveau, et, cette fois, d'un garçon. Aussi mistress Peary n'accompagnera-t-elle pas son mari dans sa nouvelle expédition. Elle le dit, du moins; mais qui sait si la fièvre du Pôle ne la gagnera pas encore, elle aussi, et sa petite fille, née au Groenland? D'une famille pareille, on peut s'attendre à tout, en fait de belles folies polaires!

Le Chemin de fer électrique du Mont Blanc.

Dans une livraison antérieure[1], le *Tour du Monde* a déjà dit quelques mots du projet de M. Vallot, relatif à l'établissement futur d'une *ligne électrique souterraine* aboutissant au sommet du Géant des Alpes.

Cette intéressante question est aujourd'hui de nouveau discutée. Un autre projet tablant sur les difficultés pécuniaires de l'entreprise souterraine vient d'être mis en avant par une Société qui adopterait, pour grimper au mont Blanc en chemin de fer, l'itinéraire Saint-Gervais, Le Prarion, col de Voza, Aiguille du Goûter. Naturellement, Chamonix est en émoi et organise un vif mouvement de protestation, prônant l'excellence de son projet qui, des Houches, gagnerait les hauteurs du mont Blanc, utile à tous sans nuire à personne.

M. J. Vallot, directeur de l'Observatoire des *Bosses*, ayant bien voulu nous communiquer les plans et les documents nécessaires, nous allons présenter aux lecteurs l'objet du litige.



CARTE DU CHEMIN DE FER DU MONT BLANC (PROJET VALLOT).

La superbe vallée de l'*Arve*, si fréquentée à l'heure actuelle, l'une des plus pittoresques du monde entier, s'étend sur le territoire français, à travers le département de la Haute-Savoie, entre Chamonix et Annemasse. Ce torrent de 100 kilomètres constitue sur tout son parcours un immense réservoir d'énergie, utilisée déjà en partie pour le chemin électrique du *Fayet à Chamonix*. Mais il existe encore dans ces régions beaucoup d'énergie inutilisée jusqu'à ce jour.

Pendant de longues années, la vallée de l'*Arve* fut remarquable uniquement au point de vue du pittoresque; mais, peu à peu, la science y apporte son tribut de curiosités mécaniques et industrielles. Le mont Blanc est, en effet, un réservoir inépuisable de houille blanche; de plus, le nombre des voyageurs transportés chaque année à Chamonix dépasse maintenant cent mille personnes durant la saison d'été.

Le temps est généralement fort beau dans la vallée de l'Arve d'avril à octobre, la température est même parfois très élevée.

Il résulte de toutes ces considérations favorables à nos régions alpestres qu'un chemin de fer au mont Blanc trouvera un courant de voyageurs tout formé.

Le projet de M. Vallot consiste dans le percement d'une *galerie*, suivant les crêtes, entre autres l'arête de l'*Aiguille* et du *Dôme du Goûter*, à peu de distance de la surface supérieure, prenant jour çà et là dans *les rochers à nu*, et aboutissant enfin tout près du sommet du *mont Blanc*.

Dans les profondes dépressions qui constituent la *mer de Glace*, les glaciers d'*Argentière*, ceux de la *Brenva*, l'épaisseur de la neige accumulée peut atteindre de 100 à 200 mètres; mais dans les parties élevées du massif, bien moins creusées de cavités profondes — accumulateurs de neige —, la couche glaciaire est beaucoup moins considérable.

En outre, cette cuirasse blanche a des défauts, défauts laissant *à nu* le rocher à plusieurs endroits : en ces lieux se trouveront *les gares* du futur chemin de fer. Cela permettra aux touristes, aux ascensionnistes fatigués, de diviser leur ascension.

La longueur du *tunnel* sera d'environ *10 kilomètres* (altitude du sommet : 4 kilomètres 810 mètres), l'axe de la voie sera l'hypoténuse d'un gigantesque triangle rectangle; et, grâce aux ouvertures signalées ci-dessus, le trajet sera moins désagréable que pendant la traversée du Gothard ou du mont Cenis; il ressemblera beaucoup au trajet effectué sur le « Métropolitain » de Paris.

Ajoutons bien vite, à l'adresse des « amoureux de l'Alpe vierge », que la ligne projetée ne détruira en rien l'harmonie du paysage; elle ne sera point enfin exposée aux intempéries et pourra par suite *être exploitée en toute saison*, sans grandes réparations. Les points d'attaque ménagés de distance en distance (une quinzaine, d'après le plan) permettront un travail rapide et une *aération parfaite* du tunnel projeté.

On pourra même, utilisant les derniers progrès de la science, employer comme explosif un mélange de coton, de charbon et d'*air liquide;* mélange dont la déflagration produirait de l'*oxygène* au lieu et place de gaz délétères.

Étudions rapidement le tracé de la voie supposée

1. *A Travers le Monde*, 1901, p. 5.

construite, dont la longueur est comprise entre 11 et 12 kilomètres....

De la gare *des Houches* (chemin de fer P.-L.-M., altitude 990 mètres), le chemin de fer s'élève à ciel ouvert et *en pente douce* jusqu'à la cote 1 235 mètres, ce qui supprimera le vertige que certaines personnes éprouveraient, s'il s'élevait en rampe raide, comme au *Righi* par exemple.

A cet endroit la ligne pénètre dans le souterrain, et, disons-le bien haut, malgré l'accroissement des rampes (60 o/o), les voyageurs ne ressentiront encore aucun malaise; ils ne verront en effet, nul précipice, nulle pente vertigineuse, nul abîme attirant. De plus, le tunnel sera constamment éclairé à l'électricité; la traction étant électrique aussi, il n'y aura pas de fumée, pas d'odeur, pas de gaz irrespirables. Cela posé, continuons notre ascension dont la durée totale, arrêts compris, sera de deux heures. Conclusion rassurante : *la vitesse des trains sera très réduite.*

La première gare est au *Gros-Béchard* (altitude 2 500 mètres), vue magnifique et panoramique de la vallée de Chamonix et des pics majestueux qui l'environnent.

Deuxième station à l'*Aiguille du Goûter* (altitude 3 800 mètres); très beau belvédère pour admirer les glaciers environnants et les précipices gigantesques de *Bionnassay*.

Jusqu'à l'altitude de l'*Aiguille* le *mal de montagne*, sorte de *céphalalgie* analogue au *mal de mer*, ne se fera guère sentir; d'ailleurs les physiologistes attribuant à la fatigue la cause essentielle du mal de montagne, nos voyageurs ne le ressentiront pas avec autant d'intensité que les grimpeurs; néanmoins les touristes souffrants pourront borner ici leur voyage et redescendre sans peine, la division de la ligne en *huit sections* munies de doubles voies permettant à *cinq trains* d'être engagés à la fois sur le chemin de fer.... Mais, allons encore plus haut!...

Magnifique halte au *Dôme du Goûter*, belles promenades sans danger sur la neige durcie de l'immense plateau (altitude 4 300 mètres), dominé par le *mont Blanc*, le *mont Maudit* et l'*Aiguille du Midi*. Courses en *skis*, sport norvégien. Autre gare *aux Bosses* (altitude 4 360 mètres). L'on voit ainsi que le voyage sera dépourvu de monotonie; près de là se trouve le remarquable *observatoire-refuge* de M. Vallot.

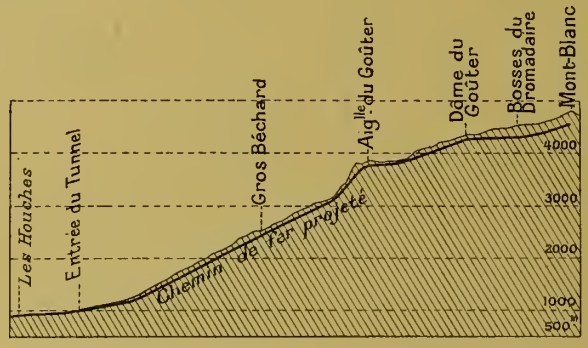
Aujoutons, au sujet de la ligne, qu'à partir du *Dôme*, *les rampes sont faibles* (12 o/o seulement); et même une *pente* (8 o/o d'inclinaison) est nécessaire pour passer sous le *col du Dôme*; alors les voyageurs pourront se dire qu' « ils descendent pour monter au mont Blanc ». En cet endroit l'épaisseur de la glace accumulée depuis des siècles atteint 40 ou 50 mètres : alors la voie ferrée est le plus loin de la surface extérieure, à 70 mètres de profondeur environ.

Le *point terminus* est aux *Petits Rochers Rouges* (altitude 4 560 mètres); la gare est souterraine comme les précédentes et prend jour dans la paroi nord du rocher à nu. L'installation de cette station, unique en son genre, sera une merveille au point de vue des applications électriques : chauffage, éclairage, cuisine.... tout se fera avec l'aide de l'électricité. Et l'on sera à l'abri des ouragans et des tempêtes dans ces salles bien chaudes, bien éclairées, taillées dans le roc solide et résistant!...

Encore un détail qui a son importance au point de vue pittoresque : les 250 mètres restants seront gravis à pied par les amateurs; pour les autres, on établira de petits *traîneaux funiculaires* qui donneront à cette fin d'ascension une certaine « couleur locale ». Mais, d'après M. J. Vallot, « le sommet ne sera défiguré par aucun édifice, afin de ne rien lui enlever de sa poétique grandeur ». Tout près de là se dresse l'*observatoire Jaussen*, le plus haut du monde....

Après les questions topographiques, étudions succinctement celles de l'exploitation et de la traction.

Cette dernière sera — naturellement — *électrique*, à crémaillère; l'énergie mécanique transformée par les dynamos sera fournie par l'*Arve*.



PROFIL DU CHEMIN DE FER PROJETÉ.

Les machines seront à *courant continu*, sous une tension moyenne de *sept à huit cents volts*. Chaque locomotive comportera deux moteurs prenant le courant à l'aide de *balais*, sur des fils conducteurs isolés, sis à un niveau un peu supérieur à celui des *rails de roulement*. Le *retour* se fera par les rails de la crémaillère. Puissance des moteurs : *3 à 4000 chevaux*. Largeur de la voie : *1 mètre*. L'énergie mécanique initiale sera développée par une chute d'eau de 45 mètres de hauteur, avec un débit normal de 10 mètres cubes par seconde, d'où une puissance brute de 450 000 kilogrammètres, soit *6000 chevaux vapeur* à la seconde. Le *rendement* depuis la chute jusqu'aux moteurs étant évalué à 45 pour 100, il restera un *travail utile* de 200 000 kilogrammètres environ, c'est-à-dire près de 2 700 chevaux. On en prendra 25 pour 100 pour l'éclairage et le chauffage du tunnel, des gares et des voitures, pour l'imprévu et pour les *funiculaires* du sommet. Le reste sera employé pour la traction des véhicules.

Les prix de transport, suivant les gares, variera de 20 à 100 francs; chaque train pourra contenir quarante voyageurs et guides.... En somme, le *chemin de fer du mont Blanc* serait une magnifique ligne électrique qui ajouterait une merveille de plus à toutes celles que possède déjà la France, encore en retard sur la Suisse pour ces questions de voies ferrées de montagne.

Enfin, au point de vue de l'alpinisme, la ligne pourra rendre des services : secours aux blessés, aux ascensionnistes fatigués, transport rapide de guides sur certains points voisins des lieux où se produirait quelque catastrophe.

O. JULLIEN.

Les nouvelles Écoles et l'Éducation nouvelle en France (*fin*[1]).

Au cours d'une visite rapide, telle que celle que j'ai faite à l'École des Roches, on peut apprécier l'excellence du mécanisme, mais il n'est pas aussi aisé de se rendre compte des résultats.

Nous avons eu l'occasion d'entendre formuler certaines critiques sérieuses sur la valeur réelle d'élèves sortis des nouvelles écoles. Comme en toutes choses, il faut se garder des conclusions trop absolues, nous admettrons volontiers, que le système, bon en lui-même, ne convient peut-être pas à tous les tempéraments, et qu'il peut, par conséquent, donner des résultats inégaux, sans que cela puisse infirmer en rien sa valeur intrinsèque.

Ce qui est indéniable, c'est que l'influence des idées que M. Edmond Demolins a condensées dans son livre sur l'*Éducation nouvelle* s'est manifestée lors de la grande enquête parlementaire sur la réforme scolaire. La Commission d'enquête, dirigée par M. Ribot, a réclamé une partie des modifications qui sont actuellement réalisées à l'École des Roches. Elle s'est ensuite manifestée par les décisions récentes du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

L'École des Roches n'a encore que quatre années d'existence et déjà, grâce à la force irrésistible de l'exemple, elle a obligé l'Université à tenter certaines améliorations, dans le sens des nouveaux programmes et des nouvelles méthodes.

L'Université recommande des méthodes plus pratiques pour l'enseignement des langues vivantes; elle donne une place plus grande aux études scientifiques; elle s'efforce de favoriser le développement des exercices physiques; elle engage ses professeurs à se mettre personnellement en rapports avec les élèves; en ce moment, elle étudie le moyen d'introduire dans les lycées et dans les collèges la pratique des travaux manuels.

Mais à notre avis, le signe le plus caractéristique de l'évolution qui s'est accomplie dans les idées, c'est qu'après l'École des Roches, l'initiative privée a encore donné naissance à d'autres écoles similaires. C'est ainsi qu'à la suite d'une conférence de M. Bonvalot, à Rouen, des personnes présentes décidèrent de fonder le Collège de Normandie, dans un château acquis à Mont-Cauvain, par Clères (Seine-Inférieure), au centre d'un domaine de 112 hectares.

C'est la même organisation qu'à l'École des Roches, avec des maisons de famille disséminées dans un grand parc, et un bâtiment spécial pour les classes. Seulement, ici, chaque élève a sa chambre à part avec une fenêtre ouvrant sur un splendide horizon, un lit mobile, une table qui est en même temps un pupitre et une bibliothèque, une armoire, une table de nuit, une lampe électrique, un lavabo. Là, l'écolier est chez lui; c'est là qu'il travaille et se recueille; il orne sa chambre à son gré.

Après le Collège de Normandie fut fondée, dans le même ordre d'idées, l'École de l'Estérel, près de Nice. Ensuite vint, en octobre 1901, la création du Collège de l'Ile de France, dans le château de la Rochefoucault-Liancourt, à Liancourt (Oise), par deux Anglais, qui avaient été précédemment les collaborateurs de M. Demolins à l'École des Roches.

C'est également un des collaborateurs de M. Demolins qui a fondé, en 1902, l'École du Sud-Est, au château de Bois-Franc, à proximité de Villefranche-sur-Saône, station de la grande ligne P.-L.-M., à quarante-huit minutes de la ville de Lyon.

Voilà donc cinq Écoles nouvelles, toutes fondées sur les mêmes principes et toutes en voie de prospérité. On ne peut donc nier qu'elles répondent à un besoin réel. La plus grosse objection qu'on puisse leur faire, c'est que le prix de la pension y est élevé, puisqu'il oscille, suivant les établissements, entre 2 200 et 3000 francs. Mais cela tient à ce que les frais sont énormes, surtout au début, et d'autre part, ces prix englobent absolument toutes les dépenses et il n'y a pas de surprises. Enfin, il y a tout lieu de supposer que, le branle étant donné, il sera possible à l'initiative privée, à défaut de l'État, de fonder des collèges analogues, mais moins coûteux.

Dans tous les cas, il y a là le début d'un mouvement important, qu'il était intéressant de signaler.

PAUL COMBES.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 45, page 353.

Raymond Recouly. — *Le Pays magyar*. Paris, Alcan, 1903. In-16 de 286 pages. Prix : 3 fr. 50.

Dès que l'on parle de la Hongrie, une question se présente à l'esprit : celle des nationalités. Sans remonter à la fondation même du royaume de Hongrie, on peut dire que la question, tout en étant fort ancienne, n'a pris que depuis quelque temps un certain développement. Elle est, comme l'auteur du *Pays magyar* essaie de l'expliquer, peut-être plus superficielle que profonde, et peut-être aussi plus artificielle que sincère. Durant les siècles de luttes et d'organisation, au temps de la domination ottomane, les Hongrois, plus intelligents, plus courageux, plus puissants que tous les petits peuples qui les entouraient, prirent la tête du mouvement de résistance; ils se battirent pour défendre les pays envahis, versèrent leur sang pour ces peuples qui se sentaient protégés et ne songeaient guère à des revendications; mais quand, plus tard, la Hongrie eut repoussé les Ottomans, quand le pays eut repris possession de ses moyens et qu'enfin, au siècle dernier, il put occuper son rang, les petits pays environnants relevèrent la tête, quelques-uns de ces peuples oublièrent qu'exilés de leur pays, ils avaient trouvé un généreux accueil en Hongrie, ils ne pensèrent plus aux services reçus, et prétendirent avoir des droits non pas égaux à ceux de leurs protecteurs, mais supérieurs, et former des principautés indépendantes.

M. Recouly, avec autant de justice que de science, remet les choses au point et attribue à chacun la part qui lui est due.

F. Bianconi. — Nouvelle carte physique et ethnographique des Balkans, comprenant la Macédoine, l'Albanie, l'Epire, la Thrace, la Roumélie, Bulgarie, Serbie, Bosnie, Monténégro et Grèce. Paris, 101, rue de Richelieu. Prix : 1 fr. 50.

BILAN DES EXPLORATIONS EN COURS

AFRIQUE

Buttes, explorateur anglais, chargé de dresser la carte de la frontière méridionale de l'Ethiopie et de l'Est-Africain britannique, semble avoir réussi dans sa mission : il a quitté Mombaz, le mois dernier, pour rentrer en Angleterre.

Cabra (commandant belge) ayant terminé ses travaux de délimitation de la frontière franco-congolaise rentre en Europe.

Chevalier, chef de l'Expédition Chari-Lac-Tchad, vient d'adresser à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, une lettre dans laquelle il fait savoir que la Mission française qu'il dirige, après avoir contourné le lac Iro et en avoir relevé les bords, est parvenue sur le Bahr-Salamat à 150 kilomètres au nord-ouest du point qu'avait atteint Nachtigal, en 1873. Le lac Iro a 18 kilomètres de longueur sur 9 kilomètres dans sa plus grande largeur. L'expédition se dirige sur Tchechna, capitale du Baghirmi.

Dupuis, explorateur anglais, qui avait quitté, il y a quelques mois, le Caire, pour aller explorer le lac Tsana et étudier sur place le débit du Nil Bleu par les eaux de ce grand réservoir naturel, n'a pas réussi dans sa mission.

Dr Dutton et **Dr Todd**, chefs de la Mission organisée par l'Ecole de Médecine tropicale de Liverpool, avec la coopération de l'Etat indépendant du Congo, pour aller étudier sur place le trypanosome (maladie du sommeil), ont quitté Southampton, le 4 septembre.

Dybowski, inspecteur général de l'Agriculture coloniale, parti le 15 septembre pour le Sénégal et la Guinée française, chargé d'une mission en vue de déterminer les conditions dans lesquelles devra être entreprise la colonisation agricole. Rentré le 5 novembre.

Laurent (E.), professeur belge, est parti en septembre pour le Congo chargé d'une mission botanique par le gouvernement de l'Etat indépendant.

Lenfant (capitaine). Le 5 octobre, est parvenue à Paris une lettre du capitaine Lenfant, datée de Garoua (sur la Bénoué) 25 août. La Mission n'était plus qu'à 150 kilomètres de Bifara, le village le plus voisin du Tchad français. Le transport de ses colis ne lui avait coûté, de Bordeaux jusqu'à Garoua, que 242 fr. 50 ; le voyage s'était fait en quarante et un jours. Le capitaine Lenfant espérait réussir à gagner par eau le lac Tchad. Il comptait poursuivre sa route dès le 28 août, par ses propres moyens, avec le *Benoît-Garnier*, les vapeurs ne pouvant pas dépasser Garoua.

Mac Millan, explorateur américain, qui a échoué au printemps dernier dans son exploration du Nil Bleu, doit se rendre d'Angleterre à Khartoum avec le colonel anglais Harrington, dès les premiers jours de décembre. Il remontera le fleuve Sobat aussi loin que possible, puis se dirigera par terre jusqu'au lac Rodolphe. Le colonel Harrington rentrera à Addis-Ababa par cette voie. Cette exploration, qui durera sept mois, préparera une nouvelle tentative du côté du Nil Bleu, pour l'année prochaine.

Powell-Cotton (major anglais) venant du mont Elgon, où il avait été étudier les mœurs des habitants des cavernes, est arrivé sans accident à Ouadelai. Il se proposait de rentrer par Khartoum.

POLE SUD

Charcot. Le navire le *Français*, qui porte l'expédition Charcot, après avoir touché, le 26 septembre dernier, au cap Saint-Vincent, est reparti aussitôt. A Pernambuco, où le *Français* a relâché, MM. de Gerlache, Bonnier et Perez ont abandonné l'expédition.

Expédition allemande. Le *Gauss*, ayant à son bord les membres de l'expédition allemande de M. von Drygalski, a touché Punta-Delgada (Açores) le 25 octobre, rentrant en Allemagne.

Gylden (capitaine suédois), commandant le *Frithjof*, navire envoyé à la recherche de Nordenskjold, est arrivé à Madère au milieu de septembre. Il a rencontré, le 16 septembre, à Funchal, l'expédition Charcot. Cette rencontre a été l'occasion d'un accord qui aura les plus heureuses conséquences. Les membres des deux expéditions, après s'être promis de se retrouver à Buenos Aires vers la fin d'octobre, puis à l'île Déception d'où ils partiront vers la fin de novembre pour les régions polaires, ont repris la mer sur leurs navires respectifs.

Irizar (lieutenant de vaisseau argentin), commandant la canonnière *Urûguay*, envoyée à la recherche de l'Expédition Nordenskjold, est partie de Buenos Aires pour les régions du pôle Sud, dans les premiers jours d'octobre.

POLE NORD

Cook (docteur américain), ancien compagnon de M. de Gerlache, au pôle Sud, avait entrepris, depuis le retour de la *Belgica*, un voyage d'exploration dans le nord de l'Amérique. On le supposait perdu depuis le mois de janvier ; on vient de le retrouver dans l'Alaska.

Drake (capitaine anglais) organise une expédition arctique pour la fin de 1904.

Nansen, interwievé par l'impresario Schurmann, déclare qu'il se prépare à une nouvelle exploration.

Peary, officier de la marine américaine, prépare une nouvelle expédition au pôle Nord pour l'été prochain. Il a obtenu, à cet effet, un congé de trois ans. Il partira vers le 1er juillet pour la baie de la Baleine où il établira une station ; après avoir embarqué une troupe d'Esquimaux, il gagnera la Terre de Grant où il hivernera. Puis, en février, il se dirigera vers le nord avec ses Esquimaux et des traîneaux attelés de chiens ; il compte en trois mois gagner le Pôle et rentrer à son poste d'hivernage.

ASIE

Dr Bielinski, Russe, a accompli cette année une exploration dans les déserts de sable de Kara Koum (région transcaspienne) entre Krasnovodsk et Khiva. La traversée du Kara Koum, faite en plein été par une température qui a atteint jusqu'à 60 degrés Réaumur, a duré vingt et un jours et a été des plus pénibles.

Colrat (Raymond) prépare actuellement un grand voyage dans l'Asie centrale. Le ministre du Commerce lui a confié une importante mission au Turkestan russe où il étudiera la culture du coton. Il profitera de son séjour en Asie Russe pour se rendre au Turkestan chinois et pour étudier les régions du Lob Nor et les plateaux tibétains.

Groum-Grjimailo, explorateur russe, rentre à Saint-Pétersbourg ayant achevé son expédition en Chine. Il avait été chargé, par le ministère des Finances de Russie, d'étudier sur place les moyens de développer les relations commerciales entre la Russie et la Chine centrale, la Mongolie, le Turkestan chinois.

Homeyer, de la mission berlinoise en Chine, a été attaqué à la fin d'août par des pirates près de Nam-Houng, sur la rivière Nord. Il a été grièvement blessé et a pu retourner à Canton.

Martel (E. A.), qui a été chargé, par le ministre de l'Agriculture et des Domaines de Russie, d'une étude générale de la Circassie et de l'Abasie (Caucase occidental, littoral de la mer Noire), pour la publication d'un ouvrage destiné à faire connaître cette région et à contribuer à sa mise en valeur, termine en ce moment sa mission, commencée au début d'août, et rentrera en France vers le 15 novembre.

Toll (baron). L'ingénieur russe Brousniev, envoyé à la recherche du baron Toll égaré, suppose-t-on, dans l'île Bennett avec l'astronome Seeberg et deux Yakoutes, a été arrêté par une vaste éclaircie d'eau entre les glaces. Il faudra quelque temps pour avoir des nouvelles du baron Toll, ainsi que du lieutenant Kotchak parti également à sa recherche d'un autre point.

OCÉANIE

Ludwig Biro (Dr hongrois) est rentré de ses voyages et explorations dans la péninsule malaise et la Nouvelle-Guinée qui n'ont pas duré moins de six ans. Il a rapporté des collections très importantes.

AMÉRIQUE

Créqui-Montfort (de), parti le 3 avril de Bordeaux pour l'Amérique du Sud, avec une importante mission de savants, a accompli en Bolivie, une série de recherches ethnographiques, géographiques et zoologiques. Plusieurs membres reviennent en France, ayant mené à bien leurs travaux.

Ook (Frédéric), Américain, est parti le 26 mai dernier pour faire l'ascension du mont Mac Kinley, le plus élevé de l'Alaska. On n'a reçu de lui aucune nouvelle : on craint qu'il n'ait été victime d'un accident.

Excursion sur le Chemin de fer Hankéou-Pékin.

Depuis que le mouvement boxer a attiré l'attention du monde entier sur la Chine, il n'est personne en Europe qui ne se soit forgé sur le vaste Empire du Milieu et ses habitants une idée plus ou moins juste. Mais c'est par son agitation, ses troubles, ses crises que la Chine est devenue intéressante pour le public, et bien des gens ne la jugent que par les articles de journaux de 1900. Or le pays est si vaste, les mœurs sont si variées et si différentes des nôtres, qu'un seul ouvrage ne pourrait suffisamment les décrire. La conquête pacifique de la campagne chinoise par le chemin de fer est, sans conteste, une des questions les plus intéressantes pour le commerce européen, et la construction du réseau ouvre tous les jours davantage, à la richesse humaine, cette admirable contrée encore si peu connue.

Une des lignes chinoises, le Pékin-Hankéou ou Pé-Han est, on le sait, construit par une compagnie franco-belge. L'exploitation en sera faite par le gouverneur chinois, qui payera à la Compagnie 5 pour 100 du capital que la construction et le matériel de la ligne aura coûté. Deux tronçons, l'un au sud partant de Hankéou, l'autre au nord partant de Pékin, sont activement poussés l'un vers l'autre et sont déjà exploités sur une longueur totale d'environ 500 kilomètres.

J'eus l'heureuse fortune, en mai 1902, en pleine période d'une paix active, d'être invité à participer, sur le tronçon sud, à une tournée d'inspection, faite par M. l'ingénieur Clavier, directeur de la construction, et S. E. Chêng, directeur chinois de la ligne, conseiller du vice-roi des deux Hou (Houpé et Hounan), taotai et mandarin à bouton bleu. Il s'agissait d'aller au bout de la ligne, au kilomètre 215, voir où en était le montage d'un pont métallique de 240 mètres près de Si-niang, dans la province de Honan.

Le petit train de service est composé d'une locomotive sortant des usines Cockerill, de trois wagons à bestiaux contenant la suite de Son Excellence, et, en queue, du wagon de service agréablement aménagé où nous nous installons avec Son Excellence et deux interprètes chinois de distinction. On serait à merveille, malgré la chaleur, si le charbon japonais que brûle la locomotive ne produisait une fumée aussi épaisse que désagréable : asphyxie compliquée d'aveuglement.

UNE GARE SUR LE PÉ-HAN.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

La voie, dont la presque totalité des rails est fournie par les usines chinoises de Hanyang, est à large écartement. Ce mode coûteux, dont les Anglais ne se servent pour ainsi dire jamais en Orient, a été adopté, me dit-on, parce que la ligne est destinée à un lourd trafic de marchandises!

La ligne est encore à voie unique, mais tous les ponts et tous les remblais sont construits en prévision de la double voie. Au début, la voie est encore fort légèrement fixée; elle passe au kilomètre 17 un pont de 180 mètres, jeté sur un affluent du Yang-tzé-kiang ou fleuve Bleu. C'est ici qu'on a établi la fameuse gare fluviale, point de départ des travaux qui, sans cela, eussent été interrompus trop tôt par la construction des ponts. Des steamers, d'un tonnage déjà puissant, amènent le matériel d'Europe

remontant la rivière jusqu'à 1 000 kilomètres dans les terres.

L'exploitation de la ligne ne commence encore qu'à la gare fluviale, et nous y dépassons le train régulier, qui chauffe en attendant 7 h. 30.

La voie traverse une plaine immense, aux ondulations molles et sans charme, inondée en été par les débordements du fleuve Bleu jusqu'à 40 et 50 kilomètres des rives du fleuve. Jusqu'au kilomètre 60, nous roulons sur un remblai élevé, protégé souvent par une maçonnerie d'énormes moellons. Le climat humide, les pluies violentes, les chaleurs quasi-tropicales, offrent de grandes difficultés à la construction, témoin les divers genres de traverses employés. Tantôt elles sont en pin d'Orégon, tantôt en hinoki du Japon, tantôt en fer, et il n'a pas encore été possible de déterminer, malgré leur grande différence de prix, lesquelles étaient les plus économiques. Le grand nombre de cours d'eau qui drainent la plaine, multiplient les ponts à l'infini; mais ils offrent l'avantage de procurer un excellent ballast à portée de la main. Dans la campagne, ce ne sont que rizières. La récolte du blé et de l'orge, cultivés sur les faibles mamelons, est finie, et c'est la seconde culture, celle du riz qui commence. Partout c'est le repiquage du riz, partout ce sont des champs en échiquier, dont les carrés sont bordés de petites digues.

Le paysan, en ample complet de cotonnade blanche ou indigo, le chef couvert du chapeau de paille pointu, travaille sans grande hâte au repiquage ou à l'irrigation. De temps à autre, on aperçoit un petit étang dont l'eau est amenée de champ en champ, d'étage en étage.

L'appareil élévatoire d'eau est primitif, mais ingénieux. C'est une caisse de bois, longue de 1m50 à 2 mètres, servant de conduite à l'eau. A l'intérieur, des palettes de bois forment les aubes fixées perpendiculairement sur une table sans fin en lattes de bois. La table sans fin court sur deux tourillons placés aux extrémités de la caisse. Un ou deux hommes agissent sur le tourillon moteur au moyen de manivelles munies de longues gaules. Un seul homme transporte facilement cet instrument sur son épaule; on en voit des centaines fonctionner dans les champs.

Pour des hauteurs trop considérables, les pompes sont disposées en étages, ou bien on se sert d'instruments plus grands, que six ou huit coolies manœuvrent avec les pieds. Rien n'est comique comme de voir une rangée de bonshommes demi-nus, assis à une certaine hauteur sur une perche et abrités du soleil par une toile tendue, manœuvrant des jambes sur ce gigantesque pédalier.

Le pays est très cultivé. Pas un pouce de terrain n'est laissé en friche, sauf les espaces réservés aux tombes. Elles sont là par groupes ou solitaires, plantées lourdement, sottement, au milieu des champs. Quoique quelques-unes soient plus allongées, elles affectent généralement la forme d'un petit cône d'environ 1 mètre de haut, couvert d'herbe. Le pays en est littéralement couvert; c'est une plaie! En voyant ces innombrables tumuli, enlevant parfois la moitié d'un champ à la culture, on s'épouvante de cette singulière obstination chinoise qui consent à payer un si lourd tribut au monde des morts. Mais l'importance que le paysan attache à la tombe de ses aïeux a été beaucoup exagérée. Sa piété filiale s'accommode fort bien de quelques petits profits. Il va de soi que le chemin de fer rencontre des masses de tombes dans son tracé. C'est autant de fois 10 000 sapèques (25 francs environ) à payer. *Jamais le rachat de ces tombes n'a donné lieu à des difficultés.*

LA VOIE FERRÉE A TRAVERS LA CAMPAGNE CHINOISE.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

Bien plus, on surprend les indigènes à suivre les brigades d'étude pour tâcher de deviner leurs plans, puis à réenterrer les morts exhumés sur le tracé probable de la ligne. La petite manœuvre peut valoir une seconde indemnité. Il a fallu des édits impériaux pour défendre ce genre de spéculation.

Malgré la rareté relative des villages, on se rend compte de l'énorme population des campagnes par le monde qui travaille dans les champs. Je vois labourer quelques buffles et quelques bœufs attelés par un collier primitif en bois; mais, en général, le travail des champs se fait à la main.

Les femmes sont toutes aux champs. Elles ont une façon de travailler qui est délicieuse. Leurs pieds déformés ne leur permettent pas de rester longtemps debout, aussi sont-elles assises sur un petit tabouret. Dans leur ample vêtement, elles ressemblent à de

grands champignons, le chef couvert d'un gigantesque chapeau absolument plat et rond. D'une main, elles manient un long sarcloir avec lequel elles grattent la terre à leur portée, tenant de l'autre un large parasol qui les protège des ardeurs du soleil. On en voit des groupes qui, tout en sarclant, causent et rient, faisant salon en plein champ. Lorsqu'elles ont gratté tout le cercle dans le rayon de leur sarcloir, elles déplacent le tabouret comme on déplace le piquet d'une chèvre qui a brouté l'herbe dans le rayon de sa longe. C'est d'une nonchalance exquise.

Les villages sont coquets sous leurs ombrages; ombrages des seuls arbres que possède la campagne. Je dis coquets, plutôt pittoresques. Ce sont des agglomérations de chaumières, véritables granges en briques cuites au soleil. Il n'y a pour ainsi dire pas de bétail. Les porcs, la volaille et les chiens sont les animaux domestiques par excellence et partagent la demeure du maître; aussi la ferme chinoise n'a pas cet aspect de petit domaine qu'elle a dans nos pays. Si le groupement de ces masures ombragées est agréable à l'œil et repose un instant de la monotonie des champs sans arbres, la propreté ne semble pas y régner, et l'on y voit grouiller, pêle-mêle, les enfants et les immondes cochons noirs. Et il y en a des enfants! Leur unique vêtement (lorsqu'ils en ont) est... un chapeau.

Toute cette population lève la tête quand nous passons, nullement hostile, nullement farouche. Même tout à l'heure, lorsque nous serons à l'endroit de la ligne, pas encore exploité, où les trains ne sont guère fréquents, nous les verrons paisibles, nullement effrayés, ces braves paysans chinois.

Guidés par l'intérêt, ils ont adopté la ligne plus vite que ne l'ont fait nos paysans de 1832 et lui ont trouvé des côtés pratiques inattendus.

J'ai déjà dit la petite spéculation tombale.

D'autre part, lorsque sa récolte a manqué, lorsqu'il a joué et perdu, lorsqu'il a eu une déveine quelconque et qu'il a besoin d'un peu d'argent, le paysan s'engage, pour un certain temps, dans une des équipes travaillant à la voie et touche la forte somme, environ 150 sapèques (six sous) par jour. Nous rencontrons des masses de ces équipes disséminées sur la ligne. La compagnie a doté ses coolies de vastes chapeaux de paille aux grandes ailes tombantes, et cela leur donne un petit air d'uniforme très soigné. Chaque équipe travaille sous les ordres d'un chef coolie. Seul individu connu de la Compagnie et recrutant ses ouvriers comme il l'entend, ce chef coolie est l'auxiliaire indispensable.

Aucun ouvrier ne veut travailler en relations directes avec l'Européen, et celui-ci ne pourrait d'ailleurs assumer, vis-à-vis de ce personnel constamment changeant, toutes les responsabilités à la chinoise exigées d'un entrepreneur chinois. Il doit nourrir, loger, amuser ses hommes. Il se paie de ses peines en retenant quatre sapèques sur chaque ligature de mille sapèques qu'il leur doit. Après cette petite escroquerie, la ligature n'en conserve pas moins, aux yeux chinois, la valeur de mille sapèques.

D'ailleurs une ligature dite de mille sapèques n'en contient jamais qu'un nombre très inférieur et qui varie de province à province.

L'excellente route qu'elle offre au piéton est un autre avantage de la ligne, immédiatement compris par le paysan rarement gratifié d'une pareille aubaine.

LA CONSTRUCTION D'UN REMBLAI PAR LES COOLIES CHINOIS.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

Jamais en Chine on n'eût osé rêver un chemin aussi agréable au pied et aussi aisé que le ballast de la voie; la route impériale est désertée. Aussi, pour prévenir les accidents, et surtout pour forcer l'économe chinois à prendre le train, la compagnie fait-elle tous les ponts à claire-voie. Le remède ne me semble pas très efficace, car à tout moment notre mécanicien doit siffler avec énergie pour prévenir un de ces promeneurs. Toujours surpris par la vitesse de quarante kilomètres à l'heure qui dépasse ce que son imagination peut rêver, le flegmatique Chinois ne se gare qu'au dernier moment; cela me cause au début une petite émotion à laquelle je m'habitue d'ailleurs fort vite.

Les gares du Péhan sont de petits bâtiments très simples, sans étages, construits en briques bleues du pays.

Le chef de gare est un Chinois; il doit savoir parler le français, il lui est même interdit de faire usage de son téléphone en toute autre langue. Sa compagnie fait une pépinière d'employés dans une école à Ibankaon, mais celle-ci est trop récente encore

pour avoir pu donner des résultats, et la plupart des jeunes chefs de gare sortent de l'école des frères maristes à Changhaï.

Ils sont resplendissants aujourd'hui, les petits fonctionnaires, et je soupçonne fortement la tournée d'inspection de ne pas être étrangère à leur impeccable propreté. Ils sont élégants dans leur longue robe de soie gris perle; un petit gilet de dentelle noire complète la tenue, ainsi qu'un bracelet de caractères chinois brodés sur une des longues manches qui retombent au bout des doigts.

Gentiment, timidement, martyrisant d'émotion leur petit éventail, ils se présentent : « Bonjour, monsieur Clavier! — Ah! Bonjour. Pourquoi n'as-tu pas fait entrer le train sur cette voie-là? — C'est la voie de garage, monsieur Clavier. — Bon! A quelle heure passe le train régulier? Où croisera-t-il le train de retour?... » Les questions se succèdent, parfois cruellement embarrassantes pour le pauvre Chinois, qui prend des mines d'écolier craintif. Il invente alors une réponse quelconque qu'il risque très bas, très bas, sachant bien que ça ne prendra pas, mais il faut « sauver la face ». Aussi cela ne dure pas : « Non! tu n'en sais rien! » — Mais ceci aussi est dit très bas : il faut éviter de faire « perdre la face » au chef de gare.

Nous sommes en tournée d'inspection avec un bien haut personnage! Dès que le ralentissement du train annonce l'approche d'une gare, nous entendons une martiale sonnerie de clairons. Immédiatement Son Excellence se précipite sur son beau chapeau de paille semblable à une écuelle renversée et surmonté du bouton bleu; M. Clavier se précipite sur son casque et chacun se met à une fenêtre.

C'est un piquet de soldats du vice-roi qui rend les honneurs; Son Excellence et M. Clavier s'inclinent deux fois. Les soldats présentent leur Maüser avec correction et l'officier salue du sabre comme s'il avait cela dans le sang depuis des générations.

Les plus beaux piquets qui nous reçoivent sont composés de vingt à trente hommes, commandés par un officier et précédés de deux ou trois immenses drapeaux rouges.

Les soldats du vice-roi des deux Hou portent en cette saison un petit costume léger de toile khaki, veste et pantalon à l'européenne, amples mais très simples; la taille est serrée par le ceinturon à giberne. La chaussure est une petite botte molle à épaisse semelle, ne valant rien pour monter à l'assaut, m'explique naïvement un interprète; le chapeau est une façon de plat à barbe portant une broderie de caractères.

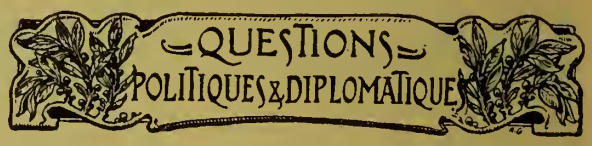
L'officier est sensiblement plus beau : veste de soie noire richement brodée, pantalon noir bouffant s'enfonçant dans des bottes chinoises; de plus, deux larges pans de soie rouge, raides, lui descendent le long des jambes jusqu'à la cheville, cachant le fourreau de la belle épée à poignée d'or formée d'un dragon. Le couvre-chef est une toque ornée de fourrure, surmontée du bouton de cristal, et un maigre plumet noir lui pend par derrière.

Les hommes, exercés par des instructeurs allemands, manœuvrent correctement. L'exercice d'honneur s'exécute vraiment bien; mais les ingénieurs de la ligne me disent que, dès qu'un peloton est depuis quelque temps loin de ses instructeurs européens, l'officier dort toute la journée et les hommes ne s'exercent plus qu'environ une fois par semaine. Ces soldats de Chang-Chi-Toung, vice-roi du Houpé et du Hounan, sont là pour faire la police de la ligne. Pourrait-on compter sur eux en cas de troubles? Problème!

Lorsque le train s'arrête, Son Excellence descend et l'officier vient se planter, fixe, devant elle. Son Excellence se tient immobile aussi, et ce n'est qu'après un très long silence qu'elle donne ses ordres pour les déplacements de troupes.

Parfois, aux gares, c'est un sous-préfet qui vient saluer Son Excellence; souvent un mandarin de rang très élevé en beau costume chinois. Alors les deux grands personnages exécutent le grand salut; l'un en face de l'autre, sans se quitter des yeux et bien simultanément ils se livrent à une succession de gestes ahurissants : ils joignent les talons, compriment avec les mains le ballonnement de la jupe, fléchissent brusquement les genoux pour toucher le sol, se serrent avec affection chacun sa main à soi, s'inclinent encore, etc. Puis ce sont des minutes de silence avant l'échange des premiers mots. C'est la politesse chinoise: chacun refuse l'honneur de pouvoir parler le premier, quoique tout le monde sache parfaitement que Son Excellence doit commencer et serait fort froissée d'une contravention à cette règle.

(A suivre.) DE KERCHOVE DE DENTERGHEM.



Une Mission anglaise au Tibet. — Protestations des Journaux russes.

La mission ou, plus exactement, l'expédition du colonel Younghusband est prête à partir de Simla pour le Tibet.

Le détachement qui l'accompagne comprend deux cents hommes d'infanterie et une compagnie du génie. Une réserve de trois cents hommes rejoindrait immédiatement le premier détachement en cas d'éventualités graves. Une batterie d'artillerie, comprenant un canon de campagne, deux pièces de montagne et deux canons Maxim, fera également partie de l'expédition.

Le Gouvernement des Indes déclare que l'expédition est devenue nécessaire par suite de la politique d'atermoiements des autorités tibétaines dans les questions en litige.

Le résident impérial chinois à Lhassa a été informé, à la date du 3 juin, par le vice-roi des Indes, que le colonel Younghusband serait chargé de régler définitivement les différents de frontières, et aussi les difficultés concernant l'application du traité de commerce conclu entre les Indes et le Tibet, en 1893.

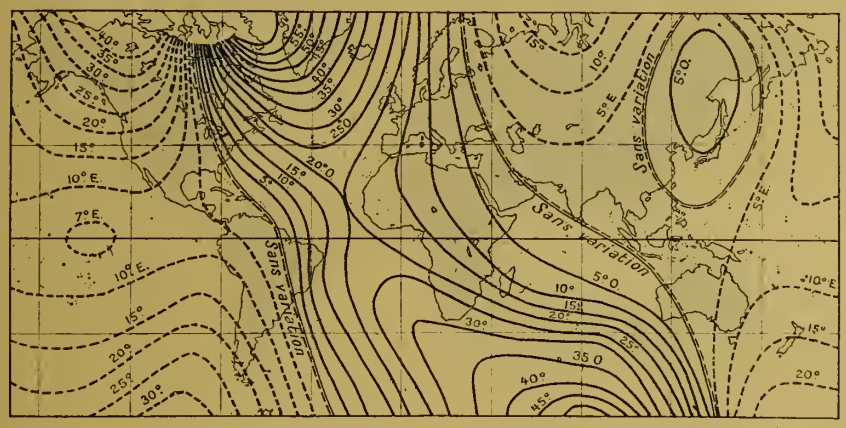
Les journaux russes sont unanimes à appeler l'attention sur cette expédition qui peut contrecarrer les efforts faits par la Russie dans ces régions pour y établir son influence. Ils signalent avec force protestations cette expédition qui se présente avec un caractère si guerrier.

Pourquoi recherche-t-on les pôles magnétiques de la Terre?

Nous avons annoncé qu'une expédition norvégienne, dirigée par M. Amundsen, était partie pour les régions arctiques, dans le but de rechercher le pôle nord magnétique. Voici l'intérêt qu'il y a à déterminer ce point et les conséquences qu'on peut retirer des observations qui y seront faites.

Les pôles astronomiques sont les deux extrémités de la ligne axiale suivant laquelle la terre accomplit son mouvement de rotation sur elle-même.

Or, dans les premiers temps de l'emploi de la boussole, on croyait que l'aiguille aimantée dirige constamment ses deux extrémités vers les pôles astronomiques de la terre. Mais les navigateurs ne tardèrent pas à constater que cette aiguille n'indique pas la direction nord-sud d'une manière absolument invariable et qu'elle s'en écarte, au contraire, à droite ou à gauche, d'un nombre de degrés plus ou moins grand, suivant les latitudes. Dès 1268, Pierre Pèlerin de Maricourt signala qu'à Lucera, dans l'Italie méridionale, elle s'écartait de la méridienne de 7 degrés et demi vers l'est.



CARTE REPRÉSENTANT LES LIGNES D'ÉGALE DÉCLINAISON ET LE POLE MAGNÉTIQUE.

Le plan vertical qui passe, en un lieu donné, par les deux pôles d'une aiguille aimantée mobile, en équilibre sur un axe vertical, est le *méridien magnétique* de ce lieu, et l'écart que ce méridien magnétique présente à droite et à gauche du méridien astronomique du même lieu porte le nom de *déclinaison*.

Le fait de la déclinaison une fois constaté, il devenait absolument indispensable, pour les besoins de la navigation, de déterminer avec la plus grande exactitude l'amplitude variable qu'elle éprouve quand on passe d'un lieu dans un autre. L'étude de ces variations conduisit à deux nouvelles découvertes.

En premier lieu, on s'aperçut que la déclinaison n'est pas la seule variation de direction qu'éprouve l'aiguille aimantée. En effet, on supposait que cette aiguille, lorsqu'elle est placée bien en équilibre sur son pivot, doit se tenir parfaitement horizontale : aussi, quand on voyait son extrémité dirigée vers le nord s'abaisser, on croyait que c'était tout simplement parce que son centre de gravité avait été mal déterminé. C'était inexact. On reconnut que, même lorsque le centre de gravité de l'aiguille coïncidait exactement avec son axe de suspension, sa pointe nord s'inclinait constamment vers la terre.

On a nommé *inclinaison* l'angle que fait l'aiguille aimantée avec l'horizon, et l'on a observé depuis que l'inclinaison, comme la déclinaison, varie d'un lieu à un autre : elle croît lorsqu'on se dirige vers le pôle boréal de la terre et décroît lorsqu'on se dirige vers l'équateur. Sur ce dernier cercle ou sur des points qui en sont peu distants, elle devient nulle. Dans l'hémisphère austral, l'inclinaison reparaît, mais en sens inverse; c'est alors la pointe sud de l'aiguille qui s'abaisse au-dessous de l'horizon.

En 1622, le mathématicien anglais Edmond Gunter, professeur au collège de Gresham, et une autre découverte non moins importante. Il s'aperçut que la déclinaison varie constamment pour un même lieu. Depuis lors, on a constaté que ces variations sont multiples et obéissent à diverses lois : les unes, que l'on peut considérer comme régulières, ont des périodes séculaires, annuelles ou diurnes; les autres, qui sont irrégulières, sont désignées sous le nom de perturbations.

Par exemple, à Paris, on connaît les variations de la déclinaison depuis l'an 1580. Elle était, à cette époque, de 11°30′ vers l'est, mais avec une tendance de l'aiguille à se déplacer vers l'ouest, si bien qu'en 1663, la déclinaison se trouva réduite à 0 degré. Elle passa alors à l'ouest du méridien et s'accrut jusqu'en 1814, époque à laquelle elle atteignit 22° 34′. Depuis lors, l'aiguille revient vers l'est, avec un déplacement annuel de quatre à cinq *minutes de degré*. Sa déclinaison, à Paris, est actuellement aux environs de 14° 48′ à l'ouest.

Nous disons : *aux environs*, car cette variation séculaire se trouve affectée par les variations *annuelles*, qui peuvent atteindre vingt minutes, par les variations *diurnes*, qui s'élèvent parfois jusqu'à vingt-cinq minutes, et enfin, par les *perturbations accidentelles* dues à des aurores boréales, à des éruptions volcaniques, à la chute de la foudre, etc., qui ont à peu près la même importance.

Enfin, on a découvert que l'inclinaison varie aussi d'une époque à une autre dans un même lieu. En 1671, elle était, à Paris, de 75 degrés. Depuis lors, elle a toujours été en décroissant d'environ trois minutes par an, et se trouve aujourd'hui inférieure à 65 degrés.

En résumé, l'aiguille aimantée, librement sus-

pendue, est soumise à une force qui lui donne une direction générale nord-sud, mais cette direction se trouve constamment modifiée par suite des variations d'intensité et d'orientation de la force qui l'affecte.

Quelle est donc l'influence qui, en agissant sur l'aiguille aimantée, provoque les divers phénomènes que nous venons d'énumérer?

C'est le *magnétisme terrestre*.

D'après une hypothèse due à Ampère, la surface terrestre est incessamment parcourue par des courants électriques se dirigeant de l'est à l'ouest, en sens inverse du mouvement de rotation du globe, parallèlement à l'équateur. La terre est donc assimilable à un aimant gigantesque qui serait comme entouré d'une immense hélice maintenant entre les deux pôles une activité magnétique exactement semblable à celle qui se produit à la surface d'une boule autour de laquelle sont enroulés des fils de métal.

Dès lors, comme tous les aimants, la terre possède des *pôles magnétiques* et un *équateur magnétique*.

Les pôles magnétiques sont les points vers lesquels se dirige, dans les deux hémisphères, l'aiguille de la boussole, et où l'inclinaison est de 90 degrés.

L'équateur magnétique est la ligne passant par tous les points où l'inclinaison est nulle, et où, par conséquent, l'aiguille de la boussole se maintient parfaitement horizontale.

Or, de tout ce qui précède, il résulte que l'équateur magnétique ne coïncide pas avec l'équateur astronomique de la terre, et que les pôles magnétiques ne coïncident pas davantage avec les pôles astronomiques.

D'après les observations de Duperrey, l'équateur magnétique coupe l'équateur terrestre en deux points, presque diamétralement opposés : l'un dans le grand Océan, l'autre dans l'Océan Atlantique, débordant vers le nord dans les continents de l'Ancien Monde et vers le sud dans le Nouveau Monde. Ses points de croisement avec l'équateur terrestre paraissent animés d'un mouvement de translation d'orient en occident.

Quant aux pôles magnétiques, c'est-à-dire ceux vers lesquels se dirige l'aiguille de la boussole dans les deux hémisphères, ils se déplacent constamment autour des pôles astronomiques de la planète. En ces points, l'*inclinaison magnétique* est de 90 degrés. Quant à l'aiguille de déclinaison, elle n'y prend aucune orientation déterminée, mais se trouve en équilibre indifférent autour de son axe vertical, comme si elle était transformée en un morceau de bois ou de tout autre corps non magnétique.

En 1832, le capitaine John Ross naviguait au milieu de l'archipel boréal de l'Amérique du Nord, lorsqu'il arriva dans le voisinage d'une région centrale d'attraction magnétique, où l'aiguille aimantée se dirigeait dans un sens presque vertical à la terre. Ce point, vers lequel convergeaient tous les courants magnétiques de l'hémisphère septentrional, était alors situé dans la presqu'île de Boothia, dans le voisinage du cap Adélaïde, c'est-à-dire à près de 20 degrés au sud du pôle terrestre, — exactement par 70°5'17" de latitude nord et 96° 46' 45" de longitude occidentale.

Depuis cette époque, il s'est déplacé de quelques degrés vers l'est et vers le nord, du côté de l'île Melville par 74° 27' de latitude septentrionale. C'est vers ce point de la terre que l'on voit se diriger les fusées des aurores boréales. En Norvège, c'est vers le nord-ouest que l'on se tourne pour apercevoir les aurores polaires; — au Groenland, elles se montrent directement à l'ouest; — à l'île Melville, Parry les a contemplées à l'horizon du sud.

Le pôle magnétique du sud n'a été reconnu jusqu'à nos jours par aucun navigateur : d'après les calculs de Duperrey, de Gauss et d'autres savants, il doit se trouver sur la terre Victoria, à l'ouest du volcan Erebus, par environ 77 degrés de latitude sud.

Les deux points d'attraction de la boussole ne seraient donc pas antipodiques l'un à l'autre.

Il n'est pas inutile de mentionner également l'existence, en dehors des pôles magnétiques, de points du globe où les variations de l'aiguille aimantée, par suite de causes locales, atteignent des proportions extraordinaires.

Signalons notamment, au centre de la Russie d'Europe, la région comprise entre les villes de Kharkow et de Koursk, que la Société impériale russe de Géographie a fait explorer, en 1889, sous la direction de M. le général Alexis de Tillo, au point de vue de la distribution des éléments magnétiques. Les opérations, détaillées sur plus de cent points, ont conduit à la découverte d'un grand nombre de centres très intenses, qui troublent profondément la régularité des phénomènes magnétiques, sans que la constitution géologique du sol, telle qu'elle est connue, permette d'expliquer cette anomalie tout à fait extraordinaire.

Par l'exposition qui précède, il est aisé de comprendre de quelle importance est l'étude des variations du magnétisme terrestre. Or, pour avoir la clef de ces variations, c'est surtout la loi qui préside aux déplacements des pôles magnétiques qu'il serait intéressant de déterminer. On s'explique donc que des expéditions polaires aient été entreprises en vue d'atteindre les pôles magnétiques et d'étudier attentivement les phénomènes qu'ils présentent.

Idées nouvelles sur la Formation des montagnes *(fin*[1]*)*.

Les chaînes de montagnes actuelles représentent, ou bien des montagnes de formation relativement récente, que les agents extérieurs n'ont pas encore eu le temps de détruire, — ou bien d'anciens territoires une première fois transformés en chaînes montagneuses, puis aplanis par l'érosion, et, plus tard, de nouveau déformés par gauchissement, de sorte que les eaux courantes, laissant en saillie les parties les plus dures, ont fait renaître (comme c'est le cas dans les Apalaches et dans l'Oural), un relief rappelant les principaux traits du dessin primitif. Ce sont, en quelque sorte, dit M. de Lapparent, des montagnes *ressuscitées*, tandis que l'Ardenne, où la tête de tous les plis a disparu, faisant place à un véritable plateau,

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 45, p. 358.

mériterait le nom de chaîne de montagnes *mortes*.

Le travail d'érosion des montagnes ne s'arrête jamais. Les agents détritiques les usent incessamment, fendillent les roches, les ébranlent, les entraînent. Les sommets sont des ruines. Les flancs sont ravinés de larges plaies béantes, et les plus énormes masses s'effritent peu à peu, atome par atome.

Comme compensation, de nouvelles rides terrestres se forment ou s'accentuent incessamment.

M. de Lapparent cite les pays riverains de la mer Baltique comme soumis à des oscillations continuelles, — ainsi que la traînée d'îles qui s'étend, en Polynésie, des îles Fidji aux îles Salomon, et qui laisse voir, jusqu'à 300 mètres de hauteur, des récifs coralliens originairement formés au niveau de la basse mer, et soulevés depuis par une suite de soubresauts. Ces récifs forment une sorte de placage sur des massifs d'anciennes roches volcaniques, dont la nature et la grande cristallinité attestent qu'elles ont dû se consolider sous une très forte épaisseur d'eau. Il paraît donc naturel d'envisager cette traînée d'îles comme une ride terrestre en voie de formation et d'y voir un indice de la façon dont les montagnes ont dû se constituer.

Au point de vue pratique, ces constatations ont des conséquences de la plus haute importance. En effet, au principe géologique déjà depuis longtemps établi de la continuité des dépôts sédimentaires, elles en surajoutent un second non moins essentiel : celui de la continuité et du parallélisme des plis de l'écorce terrestre.

Or, en ce qui concerne la recherche des minéraux utiles dont les gisements se trouvent intercalés dans des dépôts sédimentaires, comme, par exemple, les veines houillères, on voit à quels résultats féconds on peut aboutir par la combinaison de ces deux principes. Lorsqu'on aura découvert un gîte houiller dans un sédiment faisant partie d'un plissement géologique bien défini, on aura de grandes chances de recouper un gîte semblable en effectuant des sondages à travers les terrains analogues se trouvant dans les prolongements de ce même plissement.

C'est en procédant de cette façon scientifique que l'on a déjà été amené à découvrir de nouvelles mines de houille exploitables, en Hollande, en Belgique, en France et en Angleterre. C'est ainsi, notamment, que l'on a eu l'idée d'entreprendre des sondages qui ont été couronnés de succès, d'une part, dans le Boulonnais, — d'autre part, à Douvres et au sud de Londres, sur le trajet de l'ondulation de l'écorce terrestre qui englobe la série des bassins houillers s'étendant, de l'est à l'ouest, depuis Witten (Westphalie), par Liège, Charleroi, Mons (Belgique), et par Valenciennes, Hardinghem (France), jusqu'à Bristol et au pays de Galles.

On pourrait citer maints autres exemples de l'application des mêmes principes.

Dans tout ce qui précède, on considère la formation des chaînes de montagnes comme le résultat d'un plissement *sur place* de l'écorce terrestre.

Or, d'après M. Lugeon, l'hypothèse du plissement *sur place* n'est pas applicable dans le cas particulier que présente la contexture de l'immense massif des Alpes.

Le relief de cette chaîne serait dû, non pas à un plissement local, mais à une simple ride superficielle provoquée par des phénomènes considérables de déplacement qui se sont accomplis dans les couches profondes de l'écorce terrestre.

Une forte poussée, dirigée du sud au nord, a déplacé, sur une distance pouvant atteindre jusqu'à 100 kilomètres, d'énormes masses profondes. Ces mouvements se sont propagés en profondeur et les régions gneissitiques en sont également affectées, mais ils ne se sont pas nécessairement trahis à la surface par une grande perturbation.

Le phénomène est comparable, dans une certaine mesure, à celui qui se produit lorsqu'une taupe chemine sous la terre superficielle d'un champ. Il se forme, sous la poussée de la taupe, un bourrelet visible à l'extérieur.

Dans le cas que nous examinons, la taupe est représentée par les couches profondes de l'écorce terrestre dont le gisement primitif se trouvait, avant leur déplacement, au sud de l'emplacement actuel des Alpes. Sous la poussée souterraine qui les a déplacées d'une centaine de kilomètres vers le nord, elles ont formé de grands plis qui sont restés cachés sous les couches supérieures tout en soulevant ces dernières. Telle est la constitution du massif du Simplon, des Alpes romandes entre l'Arve et l'Aar, et de tout le front de la chaîne, depuis l'Arve jusqu'au Rhin. Les véritables Alpes autochtones, venues du sud, sont cachées en profondeur.

Lubanski (lieutenant-colonel breveté, ex-chef et organisateur du Service géographique de l'Indo-Chine, 1899-1902). — *Instruction pratique d'Astronomie de Campagne*. 2 vol. in-4°, texte et planches, cartonnés, 10 francs. Librairie Hachette, 79, boulevard Saint-Germain.

Cette instruction a été rédigée pour servir de guide aux séances de l'*Ecole d'astronomie de campagne* installée, en 1900, au mirador de la citadelle de Hanoï, alors que l'auteur dirigeait le *Service géographique de l'Indo-Chine*.

Sa première destination se limitait donc aux officiers des troupes coloniales détachés aux travaux de la carte d'Indo-Chine, et aux quelques fonctionnaires coloniaux désireux de mettre à profit leur séjour en des postes lointains, et leurs voyages à travers des régions peu connues, pour apporter de précieuses contributions partielles à l'œuvre totale de la géographie indo-chinoise.

Depuis, de hautes compétences ont bien voulu reconnaître à ce modeste ouvrage une utilité suffisante pour motiver une diffusion plus étendue. Ces encouragements ont déterminé le colonel Lubanski à le publier en y apportant les retouches indispensables pour en faire, en quelque sorte, « le guide technique de l'explorateur débutant. »

On laisse de côté, dans ce volume, tout enseignement topographique.

Son but est seulement :

1° D'enseigner les méthodes fondamentales de détermination des coordonnées géographiques d'un point quelconque du globe.

2° De tracer une méthode générale d'exécution pour une carte provisoire d'ensemble à petite échelle (1/100 000e) en pays neufs.

Son utilité est grande. Nous devions le signaler aux lecteurs de ce journal.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Le Paludisme. — Les Méfaits des Moustiques. — Leur Récolte.

Il pourrait paraître paradoxal de conseiller aux voyageurs de récolter les moustiques, si tout le monde ne savait aujourd'hui la part qui revient à ces insectes dans la propagation du paludisme. Il y a le plus grand intérêt à recueillir le plus grand nombre possible de matériaux. Aussi, l'Académie de Médecine a-t-elle rédigé des instructions précises relatives à cette récolte. Nous allons les résumer ici.

CAPTURE DES ÉCHANTILLONS VIVANTS

Les larves et les nymphes de moustiques habitent dans l'eau.

Leur récolte est très facile ; on se sert pour cela d'un filet fin, analogue à celui que l'on emploie pour la chasse aux papillons, mais d'un tissu plus résistant : la soie à bluter convient parfaitement.

Les larves et nymphes recueillies sont placées dans l'eau de marais, c'est-à-dire dans de l'eau qui contient quelques plantes vertes, des matières organiques et divers animalcules, tels que des infusoires, des rotifères et de petits crustacés. Le bocal qui renferme ces spécimens doit être recouvert d'une gaze ou d'une mousseline tendue par une ficelle, afin que les insectes ailés ne puissent pas s'envoler.

Il faut avoir soin de ménager, dans le tissu qui recouvre le vase, un orifice qui reste ordinairement fermé, mais qui permet de capturer les moustiques adultes lorsqu'ils sont éclos. Il suffit, pour s'emparer de ceux-ci, de renverser sur l'orifice un tube ou tout autre récipient, dans lequel ils se précipitent lorsqu'on frappe quelques coups secs sur les parois du verre. Ou bien on introduit par l'ouverture un tube à essai, au moyen duquel on va cueillir l'insecte posé contre la paroi ; l'animal se précipite dans le tube, et il est facile de le ramener au dehors sans qu'il ait pu s'échapper.

Pour se procurer des échantillons de moustiques qui voltigent à l'état libre, on peut employer plusieurs procédés.

Lorsqu'ils sont posés sur un mur ou sur une surface quelconque, il est très facile de les recueillir en appliquant sur eux un petit tube, vers le fond duquel ils s'envolent aussitôt ; on le recouvre prestement d'un bouchon.

S'il s'agit de faire une récolte abondante, on se sert avec avantage du flacon de chasse des entomologistes, c'est-à-dire d'un flacon de poche en verre fort, aplati et pourvu d'un large goulot. Dans le bouchon s'engage un petit entonnoir de 40 à 50 millimètres de diamètre dans la partie la plus évasée et de 10 millimètres environ dans sa partie tubulaire, qui dépasse un peu le bouchon en dedans. Un tel appareil constitue une sorte de nasse dans laquelle on peut rassembler un grand nombre de moustiques, sans qu'ils aient aucune tendance à en sortir.

Pour attraper ces insectes au vol, on se sert d'un petit filet à manche court, d'un tissu très léger. On passe ensuite dans le filet le flacon à entonnoir, dans lequel les moustiques ne tardent pas à pénétrer.

Les moustiques vivent assez bien en captivité ; on les conserve dans des cages ou des vases variant au gré des expérimentateurs.

Un appareil fort simple consiste en une cage en bois, dont les côtés et le dessus sont formés par une paroi de mousseline ou de gaze ; le fond est en bois et supporte un cristallisoir rempli d'eau de marais. A la surface de cette eau flotte un morceau de bois ou de feuille morte, sur lequel la femelle viendra se poser pour pondre. En un endroit quelconque de la cage, on place de la nourriture, qui consiste en un fruit pelé, un morceau de banane ou du miel.

CONSERVATION DES ÉCHANTILLONS MORTS

Le liquide dans lequel on doit conserver les larves et les nymphes est assez indifférent : on a le choix entre l'alcool à 75 degrés, l'eau formolée à 4 pour 100, le mélange à parties égales d'alcool et d'eau formolée, ou encore, le mélange à parties égales d'alcool et de glycérine. On s'abstiendra d'esprit de bois ou alcool méthylique, ainsi que de rhum, tafia et autres liquides alcooliques d'un titre insuffisant.

La préparation et la conservation des insectes adultes demandent les plus grands soins, car tout insecte mutilé est inutilisable pour des recherches anatomiques et des études descriptives.

Les insectes destinés à des recherches anatomiques sont tués au moyen de vapeurs de benzine, de chloroforme ou d'alcool et conservés dans un liquide.

De tous les liquides dont on puisse faire usage, l'alcool absolu est le plus recommandable ; il fixe bien les éléments anatomiques et donne de bonnes préparations histologiques. Le naturaliste et le médecin l'ont toujours à leur portée.

On peut aussi se servir avec avantage de la glycérine pure ; ce liquide a le mérite de ne pas ratatiner les tissus ; il est donc très recommandable.

Une autre méthode excellente consiste à employer le liquide de Perenyé ; ce liquide donne des résultats remarquables pour la fixation des tissus des animaux à chitine. On s'en sert pour tous les moustiques, et on les y maintient pendant cinq minutes ; on décante, on lave à l'alcool à 70 degrés, puis on conserve dans l'alcool absolu. On peut aussi utiliser ce liquide pour la fixation des larves et des nymphes.

La fixation par le bichlorure de mercure est d'une application plus difficile et donne des résultats médiocres.

Lorsqu'il s'agit d'insectes pour collections, on les tue également au moyen de vapeurs de benzine ou de chloroforme, et on les conserve dans de petits tubes de verre, remplis soit d'alcool absolu, soit d'alcool formolé, mais où l'on a soin de ne placer qu'un petit nombre d'individus, tous de la même espèce.

Pour éviter le ballottement du liquide, qui aurait pour conséquence la rupture des pattes et des antennes, ainsi que la chute des écailles, on pousse à frottement dans le tube un tampon d'ouate, jusqu'à ce qu'il plonge partiellement dans l'alcool. Si l'on a soin de ne laisser aucune bulle d'air au-dessus du coton, le ballottement des insectes est, dès lors, réduit au minimum. On bouche au liège et on cachette, soit à la paraffine, soit au ciment-lut à base de caoutchouc.

Ces liquides conservateurs altérant les couleurs, il est nécessaire aussi d'avoir une collection de moustiques conservés à sec. Les animaux, destinés à cet usage, tués par des vapeurs de chloroforme ou de benzine, meurent les ailes écartées et la face dorsale entièrement découverte, attitude très favorable à l'examen. Avant que les moustiques soient entièrement desséchés, on les monte avec des épingles très fines.

On connaît déjà environ deux cents espèces de moustiques. Toutes piquent, mais toutes ne donnent pas le paludisme. Les genres les plus communs sont l'*Anopheles* et le *Culex*. Or le genre *Anopheles* paraît seul susceptible de propager l'hématozoaire de Laveran, cause du paludisme, et d'autre part, d'après le professeur R. Blanchard, la distribution géographique de toutes les espèces d'*Anopheles* actuellement connues se superposerait exactement à celle de la malaria. Il est, par suite, important de savoir distinguer les moustiques nuisibles de ceux qui ne le sont pas, et de connaître leurs habitats respectifs.

L'*Anopheles* a un corps élancé, élégant, une petite tête, un dard long et épais. Lorsqu'il se pose sur un mur, l'axe de son corps est presque perpendiculaire au plan du mur. Ses ailes sont ordinairement tachetées.

Le *Culex* a un corps plus grossier, un thorax épais, un dard très mince. Lorsqu'il est posé sur un mur, la partie postérieure du corps pend en bas et se rapproche même un peu du mur. L'attitude de ces deux sortes d'insectes, lorsqu'ils sont au repos, est donc absolument caractéristique.

Les larves de ces deux espèces présentent également des différences. Celle du *Culex*, lorsqu'elle est au repos à la surface de l'eau, flotte la tête en bas et la queue en l'air ; vient-on à agiter le liquide, elle disparaît immédiatement vers la profondeur. Celle de l'*Anopheles*, au contraire, flotte horizontalement comme un bâton, et s'agite à la surface de l'eau, en imprimant un mouvement de serpent à la partie arrière de son corps lorsqu'on remue le liquide.

La larve du *Culex* se rencontre presque exclusivement dans les récipients d'eau artificiels. Celle de l'*Anopheles* préfère les mares d'eau de pluie, qui ne se dessèchent pas trop vite, qui ne contiennent pas de petits poissons, et qui ne risquent pas de déborder par les fortes pluies. On peut aussi les trouver dans les rizières submergées et les petits étangs.

PAUL COMBES.

Excursion sur le Chemin de fer Hankéou-Pékin *(fin[1])*.

La ligne Hankéou-Pékin créée à travers une contrée riche et populeuse, est appelée à un brillant avenir. Les Chinois en ont compris toute l'importance, en apprécient les futurs avantages et s'emploient avec une certaine ardeur aux travaux de construction. Tout respire la paix et la tranquillité sur ce tronçon de ligne du Péhan. On y sent une confiance, qu'on veut croire sincère, à l'égard des Européens. C'est un réconfortant contraste avec les lignes du Nord de la Chine qui ont toujours l'air d'être en état de siège.

— A Kouang-chœi (au kilomètre 160) se trouve un arsenal. Deux ingénieurs français habitent ici avec leurs femmes dans une petite maison construite pour eux. C'est la solitude absolue au milieu de la population chinoise, à quelques centaines de mètres de la ville, infecte comme toute ville chinoise.

Nous changeons de machine. Les Chinois ici ne se lassent pas du spectacle d'une locomotive évoluant sur le pont tournant.

La lourde machine, pivotant sous la pression de deux hommes seulement, leur procure une joie intense et soulève des éclats de rire amusants à entendre.

En 1902, Kouang-chœi était encore le point terminus de l'exploitation.

Les fonctionnaires chinois sont bien agités et Son Excellence regarde du coin de l'œil pendant qu'on raconte mystérieusement à M. Clavier un incident regrettable : un Européen, monsieur X..., résidant à Ibankaon, est venu à Kouang-chœi l'autre jour et a cru devoir prendre la défense de son « boy » chinois, qui faisait du tapage dans le théâtre de la ville. Les Chinois les ont mis tous deux à la porte et, comme M. X.... devenait méchant. on lui a jeté quelques pierres. Tout le monde en rit bien un peu, mais on se demandait comment M. Clavier allait prendre la chose. Il ne la prend pas mal du tout, M. Clavier, et les sourires reparaissent sur les faces chinoises.

LE PONT DE SI-NIANG EN CONSTRUCTION.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

— Aux environs du kilomètre 180, le pays change assez brusquement d'aspect; nous arrivons dans les montagnes. Le paysage est beaucoup plus joli, sans grand charme pourtant; quoiqu'il n'y ait presque pas un arbre vraiment digne de ce nom, les côtes sont verdoyantes. Les collines sont molles, sans grandeur, mais toujours plus intéressantes que les taupinières tombales.

Beaucoup de sommets sont couronnés de murs de défense crénelés. C'est là que les populations de la plaine allaient se réfugier pour échapper au massacre, lors de la longue et sanglante révolte des Taïpings.

La ligne s'offre même un petit tunnel, oh! pas bien long, mais qui a été long à faire, étant donnée la dureté du granit rencontré pendant la perforation.

Il est une heure et notre wagon se transforme en restaurant. Excellent déjeuner auquel Son Excellence, personnage plutôt silencieux, fait largement honneur ainsi que nos deux interprètes. Son Excellence, d'ailleurs, connaît les mœurs européennes et sait s'y conformer; — pourtant, au champagne, on s'est tant incliné l'un devant l'autre, on a fait tant de protestations, que je finissais par croire que j'étais transformé en magot de la Chine. Horreur!

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 47, page 369.

Au kilomètre 183, nous passons Sin-tien, où nous viendrons tantôt souper et loger chez l'ingénieur en chef de la 4me section. Enfin, à trois heures de l'après-midi, nous arrivons au fameux kilomètre 215.

C'est tout le beau désordre d'une voie en construction : remblais inachevés, pose provisoire, forges en plein vent,... etc.

M. le sous-préfet de Sy-niang accourt. Il est myope comme une taupe, M. le sous-préfet, presque aveugle, et est conduit à travers tous les obstacles du chantier par deux jeunes gens. Malgré cela, il bondit, il est heureux, joyeux, souriant. Sa grosse petite personne de magot chinois nous tombe à tous, de bras en bras, pour venir s'abîmer de joie aux pieds de Son Excellence. Sous ces dehors un peu enfantins, le sous-préfet de Sy-niang est un bien brave homme; très favorable au chemin de fer, il lui a rendu tant de services qu'on a demandé à la Cour de Pékin de le déplacer et de le porter plus haut sur la ligne dès que la voie sera arrivée à Sy-niang. Il jouit de cette extraordinaire réputation de ne pas trop pressurer le peuple.

panier contenant une motte de terre. Cela ressemble à un travail de fourmis; aussi, malgré la paye minime de 20 à 30 centimes par jour, la construction d'un remblai n'est pas meilleur marché en Chine qu'en Europe.

Nous ne sommes plus ici sous l'administration de l'européophile Chang-Chi-Toung; aussi plus de petits soldats en khaki qui présentent les armes. Mais, pour être dans le Hounan, en plein cœur de la Chine, tout n'en semble pas moins marcher très tranquillement.

Vers le soir, le train nous ramène à la gare de Sin-tien, et pour arriver à la ville il nous faut parcourir un bon bout de la *route impériale*. Cette route impériale est un sentier de largeur raisonnable, si l'on peut appeler sentier une succession d'obstacles extraordinaires : une fondrière, suivie de quelques blocs de rochers; de suite après un ruisseau à traverser sur des pierres plates, la berge n'est accessible que par un bond ou une aide charitable; ensuite, on longe une rizière, et le paysan a tellement rogné sur la route qu'il l'a diminuée de moitié. Enfin, voici la porte de la ville;

UNE FERME CHINOISE DU HOU-NAN.

Photographie de M. Kerchove de Denterghem.

A quelques pas, derrière un rocher, se trouve le pont de 240 mètres. Il est jeté au-dessus d'une large rivière, presque à sec, au lit empierré, qui appartient au bassin du fleuve Jaune. Sur la rive voisine, une plaine immense s'étend jusqu'à perte de vue.

Le tablier du pont, comme presque tous ceux de la ligne, a été fourni par les usines du Creusot. Si l'on excepte le pont sur le fleuve Jaune, qui aura 3 000 mètres de long, celui-ci est un des plus beaux ouvrages d'art de la ligne, étant donnée la hauteur des piles. Les sept piles de maçonnerie en beau granit sont achevées, et le tablier métallique est déjà posé sur cinq des huit travées de 30 mètres. Sous l'œil vigilant des contremaîtres français et italiens, une nuée de Chinois travaille avec énergie sur la rivière, fiévreusement presque, dans la crainte d'un jour de pluie. Les contremaîtres ont décidé qu'on « passerait » dans dix jours.

Déjà, sur l'autre rive, le remblai est amorcé, et je m'amuse à voir la manière dont les remblais se construisent en Chine : des légions de coolies, criant et vociférant, se suivent à la queue leu-leu, portant sur l'épaule, à chaque bout d'un balancier de bois, un petit

elle est précédée d'un marais où s'ébattent canards et porcs et qu'il faut traverser en bondissant de pierre en pierre !

La route impériale n'est pas toujours aussi déplorable, mais il faut plaindre de tout cœur le voyageur qui doit l'employer. On n'y voyage qu'à pied, à cheval, en chaise à porteurs ou en chaise portée par des mules : une devant, une derrière, sous de longs brancards. Ce dernier système, très pittoresque, est assez distrayant; lorsque la mule de tête s'engage dans un des nombreux chemins creux, fossés ou trous qui agrémentent la route, le voyageur est projeté en avant; au moment suivant, il est suspendu un instant au-dessus de l'obstacle, puis projeté en arrière lorsque la mule numéro 2 effectue son passage. Ces braves mules n'ont pas le même respect du voyageur que le coolie; aussi les Européens, que leur mauvaise étoile appelle sur ces routes, préfèrent-ils tous la chaise à porteurs. Le bagage voyage généralement à dos de mule, non sans prendre de temps en temps un bain de poussière.

Parfois, les ingénieurs chinois se sont donné la peine de faire un pont de pierre, pas bien grand, jamais, mais d'intention louable. Ce sont des ponts à

arches, dont les arches sont formées de pierres horizontales chevauchant les unes sur les autres aux trois quarts de leur longueur. Il y a bien un revêtement en forme de voûte ; mais celle-ci est tellement irrégulière et affiche un si beau dédain de la clef qu'elle dégringole souvent.

Le poney du pays se tire merveilleusement des obstacles de la route, et c'est dans un galop furieux, vertigineux (où nos hunters laisseraient leur cou ou du moins leurs tendons), que les courriers impériaux franchissent leur parcours. Pour eux, c'est un choix entre deux genres de mort : ils doivent franchir tant de « lis » en tant de temps ou être décapités. Il est vrai que le li est une mesure complaisante ; il augmente ou diminue suivant que la route est aisée ou difficile, en descente ou en montée.

Payé par li, le Chinois qui fait du transport a bien vite découvert que le li en montée devait être plus court que le li en descente, et voilà pourquoi, en Chine, il n'y a pas la même distance entre le village A et le village B, qu'entre le village B et le village A.

En franchissant la porte du yamen, on se trouve d'emblée dans la première cour, la moins importante, entourée des chambres d'amis. En face de l'entrée, un corridor, dûment muni de portes, traverse le bâtiment qui sépare les deux cours, et vous mène dans la seconde, celle des appartements privés, de la chambre des ancêtres et des états domestiques.

Chaque appartement a une issue sur une des cours ; les chambres, les salles, sont petites et basses, ne prenant jour que sur la cour par des fenêtres en papier huilé. Le nombre des portes est infini et leur seuil est toujours un peu surélevé ; comme de plus il se trouve partout un ou deux degrés à monter ou à descendre, la circulation nocturne dans une maison chinoise est un vrai casse-cou.

Sans respect pour le bonhomme peint sur le mur, au-dessus d'un petit autel (un ancêtre roulant des yeux féroces), nous soupons dans la chambre des ancêtres.

Maîtresse de maison aimable et hospitalière comme le sont les Françaises, notre hôtesse a donné avec rien un confort européen à son yamen chinois ;

AU KILOMÈTRE 215 : POINT TERMINUS DE LA LIGNE AU MOMENT DE L'INSPECTION DE L'AUTEUR.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

Un cerveau chinois ne tient d'ailleurs pas à plus de précision que cela.

Sin-tien est une petite ville aussi sale, aux rues aussi étroites et encloaquées que toute autre ville chinoise qui se respecte. Nous ne devons heureusement pas y faire un long séjour, et bientôt nous nous arrêtons devant le *yamen* (maison chinoise) habitée par M. S..., le chef de la 4e section, et sa femme. Son Excellence et sa suite nous font de beaux et nombreux « tchine-tchine » à la porte, et nous quittent jusqu'au lendemain.

Nous nous retrouvons entre Européens, aimablement reçus par une Française dans un yamen chinois. Le plan de ces petits yamens particuliers est presque invariable : deux cours intérieures carrées, entourées des appartements. Il n'y a pas d'étage, et le toit, recouvert de tuiles demi-cylindriques, descend très bas, protégeant un trottoir très élevé qui règne autour des cours. Les murs extérieurs sont absolument nus et aveugles ; tout le luxe architectural est répandu dans l'ornementation, du moins dans la sculpture des boiseries et des pierres apparentes dans les cours intérieures.

mais que de peines et d'efforts ! Dans quelques mois, son mari sera chargé d'une autre section de la ligne, plus en avant, et elle tâchera de trouver et de former un nouveau gîte ; moins bon, meilleur que celui-ci ? Dieu sait !

Je les admire beaucoup, ces femmes, qui, sans grand geste héroïque, tranquillement, viennent partager la vie sans confortable, solitaire, parfois périlleuse de leur mari, en plein centre de la Chine. Elles passent ici bien des belles années de leur jeunesse, en lutte énervante contre leur ménage chinois. Elles ne peuvent trouver de distractions qu'en elles-mêmes : Sin-tien, ce n'est pas Changhaï, ce n'est même pas Hankéou ; c'est la solitude absolue au milieu de la puanteur chinoise. Et voilà ! quand le mari rentre le soir, fatigué, énervé par les difficultés, dégoûté de la vie sous un épuisant climat au milieu de ses ouvriers chinois, la femme l'encourage, soutient son énergie, sans songer à la journée d'ennui qu'elle vient de passer.

Au matin, nous retrouvons S. E. Chêng à la gare, et à sept heures nous reprenons en sens inverse la route parcourue la veille, que nous mettrons sept heures à franchir. La chaleur est accablante, et le so-

leil darde des rayons de plomb aussi dangereux que sous les tropiques.

J'espère, pour les voyageurs futurs de la ligne du Péhan, qu'on adoptera bientôt des compartiments mieux défendus contre la chaleur que nos wagons de seconde, actuellement en usage.

Vers midi, nous croisons un train régulier bondé de Chinois. Le Chinois est grand voyageur; dans tous les pays d'Extrême-Orient, comme Java, le Siam, les États malais, possédant une grande colonie chinoise, c'est l'Asiatique qui fait le plus usage des trains, trams et bateaux à vapeur. C'est, pour une compagnie, un voyageur idéal; il n'exige aucun luxe, aucun confort, il se couche et s'endort sur le fond cahoté d'un wagon à bestiaux comme dans le meilleur des sleeping-cars, et j'en ai vu entassés à ne plus pouvoir bouger sans qu'aucun d'eux fît une tentative de protestation. Ils ne demandent pas d'arriver à l'heure non plus! L'heure n'a aucune importance en Chine, tout genre de précision est exclu du cerveau des fils du Ciel, et nos exigences sous ce rapport leur semblent un peu enfantines.

Européens de Pao-ting-fou; elle nous rappelle que toute entreprise en Chine est soumise aux caprices d'une masse de peuple ignorant et bête, et nous fait admirer davantage ceux qui s'y dévouent avec tant de tranquille courage.

Mais, j'ai vraiment de la peine à me souvenir de tout cela dans cette excursion sur le Péhan. Ce mandarin de haut rang, ces Chinois voyageurs, ces paysans paisibles ont tellement l'air d'avoir fait leur chose de la « ligne », qu'on ne se sent pris d'aucune crainte parmi eux. Je sais que le Chinois est passé maître dans l'art de feindre et n'a jamais l'aspect aussi timide que lorsqu'il médite un grand coup.

Qui ne se fierait pourtant à ce grand Chinois, ce parfait gentleman, sympathique et doux, qu'est S. E. Chêng?

Pendant les loisirs de cette promenade, je l'observe, me demandant si les idées de progrès pénètrent vraiment dans son cerveau, ou si elles ne sont que réfléchies comme le rayon de lumière sur son crâne rasé. Mais qui connaîtra jamais le secret des têtes chinoises?

UN PIQUET D'HONNEUR VENANT SALUER S. E. CHÊNG.

Photographie de M. de Kerchove de Denterghem.

Que de compagnies, en Europe, souhaiteraient d'avoir des clients aussi économiques et aussi maniables!

Tout respire la paix et la tranquillité sur le tronçon de ligne du Péhan. Sauf les petits soldats, qui, gentiment, rendaient les honneurs aux gares importantes, il n'y a pas ici ce déploiement de forces qui étonne sur les lignes du nord de la Chine. Lorsque, plus tard, je voyageai sur les chemins de fer du Pé-tchi-li, je vis les lignes occupées militairement par les Anglais. On s'y heurtait partout aux gigantesques sikhs de six pieds six pouces, ou aux petits gourkhas armés de terribles coutelas; un sergent anglais, armé jusqu'aux dents, y contrôlait les coupons, et les trains étaient encombrés de soldats anglais, allemands et français des armées d'occupation. Je me doutais peu à Si-niang qu'il fallût être si sévèrement protégé pour voyager en Chine!

Ce pays-ci, il est vrai, n'a pas été inquiété par la révolte des Boxers, et nous devons peut-être à la lourde occupation du Nord, aux nombreuses canonnières qui mouillent dans le Yang-tsé, la paix dans laquelle se poursuit aujourd'hui l'œuvre du chemin de fer. Personne n'a oublié la dramatique retraite des

Se peut-il que ce doux homme nous haïsse et nous méprise? Ne comprend-il pas le désir des Européens de protéger eux-mêmes ces œuvres utiles que son Gouvernement corrompu ne pouvait ou ne voulait pas protéger?

Lorsque, sur le quai de la gare de Hankéou, nous nous quittons, sa phrase d'adieu coûte deux bonnes minutes d'éloquence française à l'interprète. Malgré mes efforts, ma réponse fut tristement courte, et je garderai une reconnaissance éternelle au brave interprète qui en fit une phrase chinoise durant deux minutes et demie!

La ligne du Péhan, créée par le talent d'hommes énergiques comme M. Jadot, M. Clavier et d'autres ingénieurs éminents, à travers une contrée riche et populeuse, est appelée à un brillant avenir. L'administration chinoise qui va l'exploiter pourra-t-elle un jour se passer de la tutelle des Européens? D'autres entreprises chinoises que je visitai à Outchang, Hanyang, Changhaï, et où l'incurie, l'ignorance, le népotisme dans l'administration avaient fait d'affreux ravages, me laissent sceptique à cet égard.

DE KERCHOVE DE DENTERGHEM.

Profils colombiens. — Indiens de la Ville; Indiens de l'Intérieur.

Depuis des années, il n'est pas de jour où la Colombie n'attire sur elle l'attention de l'Europe. Sans compter la révolution qui naguère la bouleversa, le canal de Panama et son interminable aventure en font un perpétuel sujet d'actualité. Au-dessous et à côté des blancs qui règnent dans le pays, végète la population indienne, intéressante à connaître, trop négligée.

Sobre, silencieux, sentencieux, impassible devant la douleur, méprisant la mort, fier d'une fierté farouche qui rappelle celle de l'hidalgo, naïf et fidèle avec une sorte d'acharnement à ses haines comme à ses attachements : tel est en quelques mots le caractère de l'Indien de Colombie.

Regardons-le de plus près, approchons de sa vie quotidienne, et nous y verrons fourmiller mille détails pittoresques, mille traits admirables ou stupéfiants.

Avant tout, établissons une démarcation entre l'homme dit *de la ville*, résidant de la capitale, et l'homme *de l'intérieur*, habitant au fond des forêts, en agglomérations de cinquante à quinze cents, agglomérations qui forment les petits villages.

FEMMES INDIENNES HABITANT BOGOTA.

D'après une photographie.

L'Indien de la ville, tout en gardant son caractère à lui, se façonne peu à peu aux coutumes de la vie civilisée et perd de son intérêt au point de vue du type. En ville, il se fait porteur d'eau, marchand de casseroles, marchand de fruits, marchand de bois, marchand de volailles, marchand de plantes.

Il devient un peu plus sociable, à condition pourtant que vous n'essayiez pas de le faire parler : devant vos interrogations, en effet, il se renfermera en lui-même, répondra évasivement par des « *quien sabe... quizas... — qui sait... peut-être...* » d'une impénétrabilité absolue. Si ses façons gagnent en courtoisie, le séjour de la capitale est généralement néfaste à ses mœurs; il y prend l'habitude de la boisson; l'alcool a tôt fait de le dominer de sa damnable attirance, et de l'Indien doux et passif, la liqueur de feu fait un être brutal et souvent criminel.

Ainsi que dans nos populations, c'est la malheureuse femme, l'infortunée ménagère, qui supporte la grosse part de cette fureur démente.... L'Indien méchant, celui dont la femme sera toujours le souffre-douleur et l'esclave, pullule en ville.

L'Indien de l'intérieur a, comme seule demeure, une misérable chaumière faite de ses mains; il vit en général du produit de sa terre. Terre féconde et bénie! A peine quelques heures de travail par semaine suffisent à y faire germer, puis bientôt mûrir les légumes savoureux, les fruits d'une saveur et d'un parfum tels que notre sol d'Europe n'en a jamais donnés! Deux pierres comme support, du bois ramassé à portée de sa main, du feu par le frottement de deux cailloux : tel est son fourneau. Il mange peu et rarement de viande; son pain, c'est la galette de maïs. Son vêtement est un composé de peaux de bêtes et d'étoffes tissées par lui-même. Il se sert avec une habileté étonnante de racines d'arbres et s'en confectionne des habits, des bonnets, d'une apparence originale et non dépourvus d'agrément.

L'Indien ne connaît d'autres chaussures que les *alpargates* (chaussons de corde); mais dès qu'il a un voyage à effectuer, il se débarrasse vite de ce gênant ornement, et il marche pieds nus.

Sa seule arme est le *machete*, sabre tranchant qu'il manie avec une dextérité foudroyante. Cette terrible habileté est bien compréhensible pour qui connaît le rôle du *machete* dans la vie de l'Indien; il lui sert à couper les cannes à sucre, à tailler et à abattre les arbres, à dépecer le gibier tué dans la forêt; il est son principal outil comme son unique défense contre les hommes et les animaux, durant les déplacements de sa vie aventureuse.

Certains Indiens de l'intérieur mènent, en effet, une existence extrêmement nomade : ce sont les guides.

Les guides ont pour but d'accompagner le voyageur qui traverse la contrée, non seulement pour lui montrer la route, mais aussi pour ramener — à qui l'a louée ou prêtée — la mule sur laquelle a été accompli le parcours. L'Indien guide suit à pied, avec une apparence sereine et calme, le cavalier qui ne peut s'empêcher, parfois, de se lamenter sur la longueur de la

route et de gémir sur l'ardeur intolérable du soleil.

C'est que les Indiens sont des marcheurs d'une étonnante résistance; ils peuvent cheminer durant des semaines, prenant à peine, la nuit, quelques heures de repos, se nourrissant de maïs bouilli et d'un peu de *panela*, sorte de sucre brut, gravissant les escarpements montagneux les plus ardus et les plus dangereux, les chemins muletiers effrayants d'étroitesse, monstrueusement hérissés de rocs entre deux vertiges d'abîmes!

Sa dureté devant la souffrance physique, son courage, l'Indien le prouva amplement au cours de la dernière révolution qui dévasta la Colombie : au premier signal de bataille, tous les Indiens se levèrent en masse. Le mouvement des troupes d'Indiens venant s'enrôler offrit, à diverses reprises, de pittoresques spectacles dans les faubourgs.

Tous accoururent en un grand élan, sur les bords de la Magdalena, le plus grand fleuve de la Colombie, où la lutte s'était momentanément fixée; l'héroïsme des soldats fut admirable. On vit ces hommes, transformés par la fureur de la guerre, se massacrer sans pitié ni merci; inébranlable et tenace, chacun luttait de toute sa force pour la victoire de son parti.

Ici un détail qui ne manque pas de couleur locale : les paquebots qui font le service sur le fleuve servirent de vaisseaux de guerre, et ce furent les rails de chemin de fer qu'on utilisa pour blinder ces vaisseaux.

Comment s'étonner des retards, des lenteurs de l'établissement des voies ferrées, après de semblables événements!

L'Indien de l'intérieur est souvent employé pour travailler dans les nombreuses plantations qui existent en Colombie : caoutchouc, canne à sucre, cacao, café, ou bien pour surveiller les immenses troupeaux de bétail.

Mais peu importe son genre de vie et même son lieu de résidence; en ce qui touche le fonds de ses croyances et de ses mœurs, partout l'Indien est le même. Ce qui frappe le plus l'étranger chez lui, c'est son respect absolu, immuable, des traditions que lui léguèrent ses ancêtres.

(A suivre.) HYNDA COATS.

INDIENNE, PORTEUSE DE MAÏS.

D'après une photographie.

La Question du Coton et nos Colonies. — L'Association Cotonnière coloniale.

DEPUIS plusieurs années déjà, l'Amérique accapare, ou tend à accaparer, les richesses industrielles, les fabrications et les productions de toutes sortes avec une désinvolture qui a stupéfait d'abord, puis inquiété la vieille Europe.

Les États-Unis n'ont pas d'autre but que celui d'anéantir l'Ancien Continent, en l'inondant de leurs produits, obtenus et vendus à des prix d'autant plus dangereux pour nous que la matière première et la surproduction mécanique intense sont, pour bien des objets, à leur discrétion et à leur portée.

Tel est le cas du coton, et une Association cotonnière coloniale s'est récemment constituée pour ralentir les tendances ambitieuses des Américains, relever nos filatures, tirer nos industriels de leurs inquiétudes et les lancer dans la voie d'une production que l'avenir peut rendre sans rivale!

Jusqu'ici l'Association a porté ses efforts sur l'Afrique occidentale : mais, en principe, toutes nos colonies sont susceptibles de produire du coton. Lors d'une première crise qui se manifesta, il y a environ cinquante ans, l'Algérie se lança dans la culture cotonnière. En 1854, elle comptait 800 hectares cultivés; cent quarante colons s'étaient adonnés aux expériences préalables, les espèces produites furent reconnues de qualité supérieure. Le rendement, qui n'était que de 4 tonnes 1/2 en 1854, atteignait 850 tonnes en 1866; mais des difficultés réelles : manque d'eau pour les irrigations, cherté de la main-d'œuvre, insuffisance du personnel technique, firent obstacle à ces tentatives. Des considérations du même ordre s'appliquent à la Guadeloupe, à la Martinique, à la Guyane, à la Réunion, à Mayotte, à Madagascar, à nos possessions d'Océanie, et cela est d'autant plus regrettable que le coton y pousse dans des conditions excellentes et que les espèces produites ont donné toute satisfaction à nos filateurs; mais le prix de revient atteignait des taux exorbitants. Notre colonie d'Indo-Chine est une grande productrice de coton; en Annam, le Nghé-An et le Than-Hoa sont des terres excellentes. Ici l'on se heurte à la routine indigène, qui veut irriguer à sa façon et semer en pieds très serrés; mais la main-d'œuvre ne manque pas. Plusieurs filatures alimentées par le coton d'Annam emploient au Tonkin plus de mille indigènes pour actionner plus de quatre-vingt mille broches. En somme, l'Indo-Chine dévoile encore une richesse de plus, mais c'est sur des étendues relativement restreintes que la culture du coton peut y prendre un développement sérieux.

L'Afrique occidentale, la vallée du Sénégal et la vallée du Niger en particulier, offrent des avantages de beaucoup supérieurs. Le Sénégal présente, dans son hinterland et sur ses rives, des terrains très vastes, où la culture cotonnière peut s'exercer dans des conditions favorables, bien que la saison des pluies n'y règne pas avec une intensité tout à fait suffisante; mais les terri-

toires de Richard Toll, et toute la région comprise entre Bakel et Médine, sans en exclure les cantons de Mafou, Saldé, Dagana, etc., peuvent et doivent être mis en valeur. Le Cayor, le Oualo, le Foutah et le Galam produisent du coton pour les besoins de leurs habitants.

Le Sénégal aurait l'avantage de produire le coton à proximité d'une voie ferrée et d'une route fluviale en communication directe avec nos ports du Havre, Bordeaux et Marseille. Mais ses travailleurs, nègres intelligents autant qu'instables, sont d'un commerce délicat, et leurs salaires comme journaliers ou bien leurs exigences comme producteurs sont élevés, bien qu'ils ne soient pas extrêmement laborieux.

Le Sénégal est d'un rendement assuré, mais sur des espaces limités qui demandent des endiguements et des travaux d'irrigation de première urgence. Les essais peuvent être tentés dans cette colonie, les expériences de 1866 peuvent être reprises et poursuivies, l'aide bienveillante de M. Roume est une précieuse garantie.

La vallée du Niger offre encore mieux : elle fut l'objet d'études et d'observations minutieuses concernant la culture cotonnière sur ces terrains fertiles et connus d'hier à peine, que le capitaine Lenfant appelle la vallée du Nil français.

Il en résulte que cette vallée, grâce aux inondations périodiques du fleuve; grâce au limon déposé sur l'immense territoire envahi par les eaux; grâce à la nature de son sol et au caractère des indigènes, présente toutes les qualités requises pour être amenée au point de devenir la première contrée cotonnière du monde. L'indigène cultive le coton d'une façon tout à fait rudimentaire, mais il le cultive depuis longtemps. Le produit y est de belle qualité; la longueur des soies varie entre 24 et 30 millimètres; il est soyeux, résistant, élastique et doux au toucher.

Mais nulle tentative coloniale ne peut être couronnée de succès, si les moyens d'assurer l'écoulement de ses produits n'ont été envisagés d'une façon complète.

Or, le Soudan sera prochainement sillonné par un damier de voies ferrées, disposées de manière que l'on n'ait pas plus de quatre jours de marche à faire pour se rendre en une gare, et ce damier sera formé : 1° de deux lignes transversales : Kayes-Koulikoro-Djenné-la-Boucle-Karimama et Kouroussa-Kong (environ), moyen Dahomey; 2° de quatre voies partant de la côte : de Dakar à Kayes; de Konakry à Kouroussa; de la Côte d'Ivoire à Kong (environ); de Kotonou au Niger. Et les calculs les plus minutieux permettent d'affirmer que le coton du Soudan peut supporter les frais de transport.

La production cotonnière du monde s'élève à 2 870 000 tonnes, dont les deux tiers sont américains. D'autre part, la France a payé à l'étranger, en cotons et filés, 250 millions l'année dernière. Ces chiffres nous imposent une révolution complète dans notre manière d'opérer. Des essais qui se poursuivront, pendant quatre années, à la fois au Congo, au Dahomey, à Madagascar, commenceront au mois de mai prochain, dans l'Afrique occidentale française : en Casamance, au Sénégal ou dans les vallées du Falémé et du Niger.

Nous en attendons le résultat avec confiance et nous nous associons aux vœux que M. Roume, dans un récent discours, offrait à l'Association cotonnière coloniale, en même temps que son précieux appui.

Le Percement du Simplon. — Aplanissement des difficultés entre le Conseil fédéral et la Société concessionnaire.

Une entente est intervenue entre les représentants du Conseil fédéral et la Société concessionnaire des travaux pour le percement du tunnel du Simplon. En conséquence, une nouvelle convention, modifiant celle du 15 avril 1898, vient d'être signée.

Du fait de l'élévation imprévue de la température dans le premier tunnel, de l'abondance également imprévue des eaux du côté sud, du retard qui en est résulté dans ses travaux, et de certaines difficultés secondaires, l'entreprise demandait le relèvement du prix à forfait fixé pour ce premier tunnel (54 millions 1/2), la suppression des clauses pénales (5 000 fr. par jour de retard) et une clause de force majeure la couvrant contre les conséquences de nouvelles découvertes imprévues. Le Conseil fédéral, après avoir accordé les prestations supplémentaires que la commission technique des experts a reconnues justifiées, consent encore la suppression des clauses pénales et admet, dans l'éventualité de nouvelles difficultés, la possibilité de suppléments de prix ultérieurs.

Quant au second tunnel, dont le prix convenu était fixé à 15 millions, l'entreprise souhaitait être relevée de l'obligation de l'achever à la réquisition de la Compagnie. Le Conseil fédéral maintient son droit de réclamer l'exécution du traité, mais il consent à porter le prix de construction à 19 millions et demi et admet la possibilité d'un concours pour l'achèvement des travaux, qui seraient dès lors mis en adjudication.

A propos du Simplon, on apprendra avec intérêt que le problème de la traction électrique des trains à travers le tunnel est actuellement à l'étude. Deux cours d'eau du versant italien, le Cairasca et le Doveria, fourniront, avec le Rhône, la force nécessaire.

D'autre part, le ministre de la Guerre italien a visité les travaux du tunnel; son voyage avait pour objet principal la construction de trois forts à établir du côté sud du tunnel, près d'Iselle, et que compléteront les ouvrages de Vasco et de Crevola d'Ossola.

Émile Daullia. — *Alpes et Pyrénées.* Tome II. *Au Pays des Pyrénées.* Paris, Mendel. In-8 de 314 pages et 24 planches. Prix : 10 francs.

René de Bonnafos. — *Impressions africaines.* Paris, *Bibliothèque internationale d'édition*, 1903. In-16 de 244 pages. Prix : 3 fr. 50.

FRANCE

Le contingent de 1903. — La *France militaire* donne la répartition entre les diverses armes du contingent de 1903. Ce contingent s'élève à 132 400 hommes.

L'infanterie reçoit en tout 85 983 hommes; la cavalerie, 18 200 hommes; l'artillerie, 19 468 hommes; le génie, 3 920 hommes; le train des équipages, 1 880 hommes; les commis et ouvriers d'administration, 1 824 hommes; les infirmiers, 1 125 hommes.

Si l'on compare ce chiffre à celui du contingent de l'an dernier, on remarque qu'en 1902 le contingent de trois ans se montait à 154 000 hommes, soit une différence de 22 000 hommes.

Organisation des cyclistes militaires. — Les services rendus par les cyclistes militaires ayant été appréciés à leur juste valeur par l'autorité supérieure, on vient de mettre à l'étude, en haut lieu, une organisation intéressante concernant ces précieux auxiliaires.

Il serait, paraît-il, question de créer des compagnies de cyclistes territoriaux. Tout d'abord, on organiserait dans les grands centres, à l'essai, plusieurs compagnies de cyclistes volontaires; plus tard, on verrait à exiger de ces nouveaux militaires la bicyclette pliante, quitte à leur donner une légère indemnité et certains avantages au point de vue de la réduction des périodes.

ALLEMAGNE

Le personnel de la marine impériale allemande a été fixé pour 1904 à 38 000 hommes au lieu de 35 000 en 1903, ce qui fait que, depuis 1893, le chiffre des hommes de tout rang a été doublé et le nombre des mécaniciens triplé.

Le nouvel armement de l'armée. — Dans le *Berliner Tageblatt*, le colonel Gaedke appuie fortement le projet gouvernemental de la transformation de l'artillerie. Il coûtera de 30 à 50 millions de marks et portera sur trois points principaux : unité de la cartouche, frein pneumatique et bouclier protecteur. Le colonel Gaedke démontre la supériorité écrasante du canon français sur le canon allemand qui, dit-il, ne mérite pas le nom d'arme à tir rapide.

Il réclame aussi l'adoption d'un nouveau fusil. Le modèle 98 n'apporte, dit-il, au modèle 88 que des modifications tout à fait insuffisantes et toutes les armées européennes sont à la veille d'adopter un nouveau fusil.

Il ne s'agit pas, comme pour l'artillerie, d'augmenter la rapidité du tir, mais seulement de rendre plus parfaite sa précision. Ce but est atteint quand on supprime le mouvement d'ouvrir et de fermer la culasse, et quand on permet au tireur d'épuiser la provision de balles contenue dans le magasin, automatiquement, et sans modifier sa position primitive. C'est le recul causé par la charge de poudre qui place mécaniquement la nouvelle cartouche en position. Cette modification importante entraînera comme conséquence une diminution du calibre et par suite une augmentation de la longueur du fusil et de la charge de poudre. Le fusil ainsi modifié portera plus loin que l'ancien et rasera le sol à hauteur d'homme, à une distance de 1 200 mètres.

JAPON

L'armée, sa composition, son effectif. — L'organisation militaire du Japon date de 1853, c'est-à-dire de l'expédition américaine du commodore Parry qui força le Mikado à ouvrir les ports au commerce étranger; en un demi-siècle, la transformation s'opéra, complète et surprenante. La guerre de Chine d'abord, la marche sur Pékin ensuite ont montré à toutes les nations quels immenses progrès militaires a réalisés le Japon.

Les Hollandais qui, depuis deux cents ans, s'étaient établis dans la petite île de Nagasaki initièrent les Japonais aux choses de la marine de guerre, et la France envoya, en 1866, une première mission militaire dirigée par le capitaine d'Etat-major Chanoine, et une seconde qui resta au Japon depuis 1873 jusqu'en 1880; les uns et les autres furent plus tard remplacés par les Anglais et les Allemands.

Le Japon peut à présent compter sur 3 corps d'armée à 4 divisions, c'est-à-dire 13 divisions avec celle de la garde, 26 brigades d'infanterie, 52 régiments d'infanterie à 3 bataillons, 12 régiments de cavalerie à 5 escadrons, 13 régiments d'artillerie avec 117 batteries, dont 39 de montagne, 6 régiments d'artillerie de forteresse à 4 bataillons, 13 bataillons du génie à 3 compagnies, 13 bataillons du train, 1 bataillon des chemins de fer. Sur le pied de guerre, l'armée compte 500 000 hommes, y compris 200 000 de réserve et de territoriale.

Les officiers sortent des écoles militaires et le recrutement des hommes se fait comme en Allemagne; les chefs sont très instruits et très au courant de tous les progrès modernes.

Les soldats japonais sont très résistants, patients, sobres, courageux, gais et disciplinés; ils n'ont rien à envier aux meilleures troupes européennes. La mobilisation est préparée avec une grande précision et dans les magasins tout est prêt pour équiper une armée sur le pied de guerre.

RUSSIE

Forces militaires en Extrême-Orient. — Bien que la Russie cache avec un soin jaloux tous ses mouvements de troupes en Extrême-Orient, on peut estimer à 200 000 hommes le nombre des soldats qu'elle a concentrés en ce moment à l'extrémité de ses possessions d'Asie.

Forces navales russes et japonaises. — Si le conflit toujours menaçant en Extrême-Orient venait à éclater, les premières opérations qui se dérouleraient sans doute sur les côtes de Corée seraient probablement des opérations navales, et les flottes des deux partis auraient un grand rôle à jouer dans la guerre qui s'ensuivrait. Il est donc intéressant de relever quelles sont actuellement ces forces navales en présence et toutes prêtes à en venir aux mains. La Russie a concentré en Extrême-Orient 30 bâtiments de haut bord et 37 torpilleurs de tous rangs; elle en achemine plusieurs autres vers la mer Jaune. Nous trouvons d'abord comme navires cuirassés trois frères : *Petropavlosk*, *Poltava* et *Sevastopol*, de 10 950 tonneaux, avec des vitesses aux essais comprises entre 17 nœuds et 17 nœuds 5. Ensuite, *Peresviet*, *Gromoboï*, *Pobieda* et *Ossliabya*, de 12 000 tonneaux et à 20 nœuds. L'*Ossliabya* est en route avec un autre croiseur cuirassé plus petit, de 7 800 tonnes et 21 nœuds, le *Bayan*. Enfin, les cuirassés *Revitzan* et *Tsarevitch*, de 12 700 et 13 000 tonneaux, de 18,8 et 18 nœuds. Tous ces bateaux, à l'exception des trois premiers qui datent de 1894-1895, sont très récents et représentent les plus nouvelles des unités disponibles de la flotte russe. On est d'ailleurs prêt à en expédier d'autres. Il faut aussi compter les deux croiseurs cuirassés déjà anciens : *Rurik*, 11 200 tonnes, et *Rossia*, 12 195; puis des croiseurs protégés : *Pallada* et *Diana*, de 6 730 tonnes, *Varyag*, de 6 500; d'anciens comme *Amiral-Nakhimov*, *Pamyat-Azova*, *Monomak*, etc. En tout, 12 cuirassés ou croiseurs cuirassés, 10 croiseurs protégés, des canonnières auxquels s'ajoutent 37 destroyers ou torpilleurs

Quant au Japon, il a toutes ses forces à proximité, c'est-à-dire 6 cuirassés neufs, de 14 000 à 15 000 tonneaux, 2 vieux cuirassés pris aux Chinois en 1895, 6 croiseurs cuirassés de 9 850 tonneaux et 22 nœuds, et 17 ou 18 croiseurs protégés, des canonnières, 19 contre-torpilleurs, 70 torpilleurs. Le mikado a donné l'ordre, après les grandes manœuvres de cette année, de conserver armés les cuirassés *Shiki-Shima* et *Ya-Shima*, les croiseurs cuirassés *Idzumo*, *Tokiwa* et *Yakumo*, les croiseurs protégés *Chitose*, *Itsukushima*, *Yoshino*, *Watsushima*, *Hashidaté*, *Maniwa*, *Takashito*, glorieux vétérans de la guerre de Chine, et les canonnières *Miyako* et *Oshima*.

CHINE

Officiers chinois envoyés en Allemagne. — Huit officiers chinois et fils de hauts dignitaires sont arrivés à Cassel pour compléter leur étude de l'allemand. Ils serviront ensuite trois années dans l'armée. Ils sont sous la surveillance du chef d'instruction de l'école impériale de Nankin.

Le Nickel et la Nouvelle-Calédonie.

L'Hôtel des Monnaies vient de mettre en circulation une pièce de nickel de 0 fr. 25 destinée à remplacer, en partie, la monnaie de cuivre. La monétisation du nickel est comme le signal qui doit marquer l'avénement de ce métal dans le monde de la métallurgie et le point de départ de la prospérité de la Nouvelle-Calédonie, un des principaux pays producteurs du minerai.

La France ne connaît guère la Calédonie que par le sombre souvenir de la transportation. Dans l'esprit de la plupart de nos compatriotes, la « Nouvelle » apparaît comme un bagne infernal, hanté par les criminels qui, depuis un demi-siècle, ont accaparé l'opinion publique du triste renom de leurs méfaits.

En réalité, la Calédonie est une île charmante, montagneuse et boisée, qui s'étend dans les solitudes de l'océan Pacifique, selon le sud-est, nord-ouest, affectant la forme d'un long cigare, d'une superficie de 10 920 kilomètres carrés.

Le gouvernement de Napoléon III ne pouvait choisir de villégiature plus saine pour messieurs les forçats. La Calédonie, située par 23 degrés de latitude sud, sur la limite des tropiques, est un des pays les plus tempérés qui existent. Les fortes chaleurs de l'été sont adoucies par la brise marine; le sol en est extrêmement sec, de telle sorte qu'on n'y est pas incommodé par l'humidité, cause d'affaiblissement dans la majeure partie des colonies; enfin, le voisinage des montagnes, la fréquence du vent alizé qui, soufflant pendant la presque totalité de l'année, produit une aération bienfaisante; tout contribue donc à faire de Nouméa un vrai sanatorium.

NOUMÉA : LA RADE EN FACE L'ILE NOU.

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Pour cette raison, la Nouvelle-Calédonie semblait appelée à beaucoup d'avenir comme colonie de peuplement. L'élevage du bétail réussissait bien dans les vallées, et comme la race autochtone était négligeable, on pouvait sans injustice accaparer, au profit d'émigrants français, d'importantes concessions terriennes. Les forêts, couvrant 100 000 hectares d'essences précieuses (gommiers, chênes-gommes, pins, hêtres mouchetés, etc., etc.), contenaient une source importante de bénéfices pour qui les exploiterait. Mais c'était surtout comme colonie d'exploitation que se révélait la Calédonie. On ne tarda pas, en effet, à se convaincre que le sous-sol de l'île était d'une richesse incroyable en minerais de toute nature. Le nickel, par exemple, se trouvait mélangé à la terre dans toute l'étendue de l'archipel en de telles proportions, qu'on pouvait dire que la Calédonie était un véritable « bloc de nickel ». On rencontrait également le cobalt en abondance, ces deux métaux n'allant pas l'un sans l'autre; les prospecteurs découvrirent aussi du cuivre et du chrome à fleur de terre. Le climat bienheureux

de ces contrées, permettant à l'Européen de travailler aux mines en toute saison, sans craindre ni malaria, ni maladie endémique, avec moins de fatigues et de risques qu'en France, se prêtait à merveille à la mise en valeur des gisements riches et de facile exploitation.

NOUMÉA : VUE GÉNÉRALE.

D'après une photographie.

Dans des conditions si favorables de développement, comment expliquer que notre possession du Pacifique n'ait pour ainsi dire point progressé?

Cela ne fait de doute pour personne, qu'il faut attribuer surtout à la persistance de la transportation, cette sorte de léthargie économique si funeste à la Calédonie.

Lorsque l'île Noû fut choisie comme siège des nouveaux bagnes, on avait pour unique objectif d'imiter l'Australie. Ce continent, dont le commerce extérieur se chiffre aujourd'hui par 1 milliard 220 millions d'importation et 1 milliard 572 millions d'exportation, soit un excédent de 352 millions, doit sa naissance aux convicts de Port-Jackson. Emerveillés par le développement inouï de la colonie anglaise, les ministres de Napoléon III avaient pensé que l'émigration pénitencière pourrait de même en Calédonie servir d'assise à une œuvre de colonisation grandiose.

A TRAVERS LA FORÊT DE NIAOULIS, TRAVAUX DE ROUTE, CAMP DE HOUÉ.

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Ils oubliaient l'histoire authentique de la Nouvelle-Hollande.

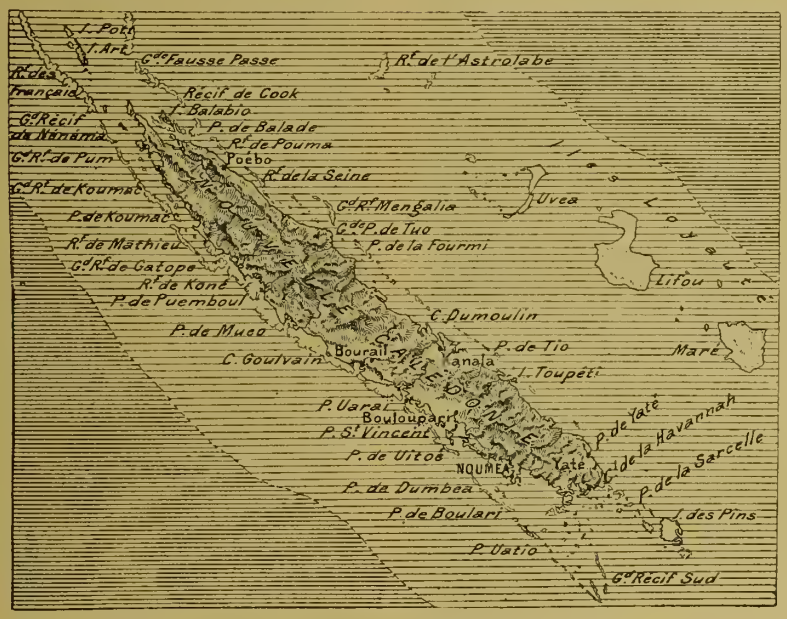
En effet, si l'installation des convicts à Port-Jackson eut ce résultat heureux de permettre à la métropole d'apprécier sa conquête, ainsi qu'un jardin d'essai ournit d'utiles renseignements sur le rendement de la flore dans une région, il ne faut pas omettre que le « rush » de l'Australie date justement de la suppression complète de la transportation et de la substitution de l'ouvrier libre au forçat.

Nous aurions dû profiter de l'exemple qui nous était offert par nos voisins. Au lieu de fonder à l'île Noû des établissements coûteux et durables, il eût fallu se contenter de dresser des camps provisoires de forçats, pionniers de la première heure, destinés à laisser la place nette dès que leurs coups de sonde auraient assuré la mise en valeur fructueuse du terrain. C'est ce qui ne fut malheureusement pas fait. Des bâtiments ruineux, une armée de fonctionnaires inconsciemment intéressés à ne pas quitter une aussi charmante résidence, ont, grâce à la routine des bureaux, permis au service pénitentiaire de s'implanter et de se perpétuer en Calédonie. Telle est l'idée que l'on se fait encore officiellement de cette colonie, qu'il n'est pas rare de voir le commandant supérieur du pénitencier la gouverner par intérim!

Depuis très longtemps, les colons, évidemment peu flattés d'être ainsi administrés, se sont élevés contre la présence des forçats, dont la promiscuité est gênante pour eux-mêmes et préjudiciable à leurs intérêts. Malgré leurs plaintes si légitimes, on continuait encore, il y a cinq ans, à diriger

vers le Pacifique les sinistres chargements. A compter de cette époque, la transportation a été enrayée; mais pendant des années et des années encore, Nouméa en conservera le souvenir, tels ces galériens gardant pendant leur vie entière la claudication particulière à ceux que les fers ont accouplés.

Pour l'exploration des mines de nickel, la Calédonie a besoin de main-d'œuvre. Or l'élément indigène ne peut être d'aucun secours. La race canaque tend à disparaître, et les rares individus qui demeurent encore sur leur terre d'origine, sont la plupart du temps rebelles à un travail soutenu. L'intervention des mineurs européens s'imposait, la présence des forçats suffit à éloigner tous les travailleurs honnêtes, auxquels il répugne de piocher en semblable compagnie. Un mouvement régulier d'immigration aurait dû s'établir entre la métropole et sa colonie, par suite de l'invariable loi de l'offre et de la demande. Un ouvrier français gagne de 5 à 7 francs par journée de neuf heures. Il vit là-bas dans des conditions très confortables, la vie y étant à bon marché (la viande vaut de 0 75 à 1 fr. 10 le kilog.). Il n'en fallait pas davantage pour attirer de nombreux colons. Assuré de s'employer immédiatement, l'émigrant, totalement dépourvu de capital, aurait pu consentir à s'expatrier. Il avait la perspective de gagner quelques économies. Une concession est vite obtenue; ses épargnes lui permettaient de la faire valoir : le voilà, dans un temps assez court, passé propriétaire!



CARTE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE.

Quel appas alléchant pour celui que tourmente la misère sous les frimas de l'Europe! Mais il y a cette ombre malsaine qui plane sur la colonie : la transportation. Une voix chuchote à l'oreille de ceux auxquels serait venue la tentation de partir : « Tu vas au pays des bagnards, tu gagneras ton pain à leurs côtés, tu t'assimileras à eux », et le paysan timide, le terrassier fier de sa liberté, n'osent plus solliciter leurs billets de passage pour cette terre, objet de défaveur universelle.

Voilà la plaie dont saigne la Calédonie. L'immigration de France n'a produit, au cours des années 1899-1900 et 1901, que 277 passages collectifs, accordés par l'État et 662 immigrants (hommes, femmes ou enfants). Ce chiffre n'est point suffisant pour peupler l'archipel.

La main-d'œuvre pénitentiaire ne compense pas ce qu'elle fait perdre. Par elle-même, l'administration n'a presque rien produit, les ouvrages importants de la colonie ont été accomplis par les soldats ou par des entrepreneurs. Quant au louage des forçats, chacun sait ce qu'en vaut l'aune. Naturellement les condamnés, travaillant sans courage et à contre-cœur, sous le révolver de leurs gardes-chiourme, ne fournissent point un bon rendement : enfin, leur emploi est soumis à de telles restrictions, que les « travaux forcés » ne représentent point le salaire relativement élevé, exigé de l'administration pour indemniser des frais de direction, de sous-direction, de bureau, de surveillance et de contrôle.

On a essayé de remédier à cette pénurie d'hommes en autorisant le recrutement d'Océaniens et d'Asiatiques. Le Gouvernement entretient un commissaire (généralement un médecin) à bord des navires recruteurs, afin de s'assurer que les négociants, entreprenant ce commerce, ne se livrent pas à une traite déguisée. Les « engagés » sont loués à temps et doivent être rapatriés aux frais de leur maître, lors de l'expiration de leur contrat de louage. Le bureau de l'immigration à Nouméa est chargé de faire respecter cette condition *sine quâ non* de l'introduction des gens de couleur. Mais ce système possède tous les inconvénients de l'esclavage, sans en offrir les avantages. Il a donné de mauvais résultats et ne suffit du reste pas aux besoins, car les pays sont rares qui fournissent encore de bon gré des bras pour l'expatriation. Par suite de l'intervention gênante de l'État, il a en outre ce défaut capital d'affecter lourdement la bourse de ceux qui sont dans la nécessité d'y avoir recours.

En définitive, rien ne vaut l'activité et l'initiative d'un ouvrier libre. Celui-ci produit en comparaison de ce qu'il gagne. Entre lui et son patron, il n'existe pas d'intermédiaire, il ne saurait y avoir de malentendu dans l'exécution des obligations souscrites en toute sincérité de part et d'autre.

Il est facile de se faire une idée de la répartition de la population, sur les 10 920 kilomètres carrés de superficie que mesure la Calédonie, par le tableau suivant (1900) :

Engagés océaniens ou asiatiques	4 000
Indigènes.	25 000
Transportation (condamnés, relégués, libérés).	11 602[1]
Population européenne libre.	9 091

1. Sur laquelle il faut comprendre 4 000 hommes condamnés environ, le surplus étant fourni par la libération. On n'ignore pas, en effet, que les peines des travaux forcés au-dessus d'un certain chiffre entraînent l'obligation de séjour à perpétuité dans la Colonie.

Si l'on retranche de la population libre les fonctionnaires, les boutiquiers, les agents des compagnies de navigation, on arrivera à trouver fort peu de travailleurs ou de colons.

Quant aux 25 000 indigènes qui constituent le gros appoint du recensement, ils sont plutôt gênants qu'utiles au progrès de la colonie. S'ils eussent été sujets anglais au lieu de se trouver sous la protection charitable de la France, il est probable qu'ils auraient déjà subi le sort des Australiens que l'on conserve comme curiosité anthropologique.

L'absence d'immigrants sérieux est d'autant plus regrettable, que ceux qui viennent en Océanie ne sont exposés à aucun mécompte ni à aucune désillusion. C'est un fait que si elle n'a rien de particulièrement séduisant de prime abord à l'instar des archipels bienheureux du Pacifique (Tahiti, Samoa, etc.), du moins la Calédonie attache à elle ceux qui l'habitent. Est-ce l'influence du climat? la douceur des vallées solitaires et pacifiques se déroulant à travers l'amphithéâtre de montagnes verdoyantes et pittoresques? il est certain que l'Européen s'y complaît ainsi que dans sa patrie d'origine. L'idée du retour dans la métropole ne hante point le colon; la nostalgie, cette compagne si funeste de l'exil, ne paralyse point ses énergies, de telle sorte que la contre-émigration y est à peu près nulle. Bref, la Calédonie est l'idéal de la terre de peuplement : elle est destinée à grouper un peuple de « Calédoniens » chauvins et convaincus. Je connais plusieurs de nos colonies, pour lesquelles on fait plus de tapage, qui ne méritent point un pareil éloge[1].

Déjà les gens de la brousse, connus sous le sobriquet de « Niaoulis », nom d'une sorte d'eucalyptus croissant uniformément sur le sol calédonien, se montrent fiers de leur pays. Dans leur ferme, qu'ils parcourent à cheval, la carabine en sautoir, ils sont heureux de vivre librement. Ils passent leur temps à chasser les cerfs qui broutent leurs pâturages et à pousser devant eux leur bétail, évalué à 100 000 têtes. Au moment où il était question d'un conflit avec l'Angleterre, les Niaoulis avaient offert de se constituer en compagnie franche. Si l'on excepte cet esprit obstiné et rétrograde, cet aveuglement mystique qui caractérise la nation boer, on trouvera qu'il y a beaucoup de points de contact entre les Niaoulis et les riverains du Vaal.

(A suivre.) PIERRE DE MYRICA.

1. L'immigration a surtout revêtu un caractère agricole; 505 propriétés ont été mises en valeur depuis 1895.

Les Officiers honoraires dans l'Armée prussienne.

Le kronpinz vient d'être promu capitaine, à l'issue des grandes manœuvres dernières. Ce titre, purement honorifique, nous remet en mémoire un usage ancien de l'armée prussienne, qui confère à des personnalités nationales ou étrangères le commandement *in partibus* d'une compagnie ou d'un régiment.

Tous les princes du sang en Prusse, âgés de plus de dix ans, occupent dans l'armée ou la marine un grade plus ou moins élevé, et touchent les appointements et indemnités qu'il comporte. Ainsi, le kronprinz, depuis sa nomination, émarge pour la somme de 6 000 francs environ par an. Son frère, le prince Adalbert, a les émoluments d'un enseigne de vaisseau; leur oncle, le prince Frédéric-Léopold, touche un beau traitement, car il est général de division. Le seul prince Albert, qui est inspecteur d'armée, ne reçoit pas d'appointements, ceux-ci étant censés compris dans la liste civile que lui sert le duché de Brunswick.

Sauf ces deux dernières Altesses, les autres ont la chance de jouir pleinement de ces fonds mis à leur disposition par l'État, car elles ont l'avantage de ne pas être chefs de régiment, et ceci leur évite de grosses dépenses. Si l'usage de conférer des régiments à certains princes, nationaux ou étrangers, existe depuis longtemps dans l'armée prussienne, qui, d'ailleurs, l'a emprunté aux Autrichiens et aux Russes, en fait, jusqu'à l'avènement de Guillaume II, les souverains n'ont guère prodigué cet honneur.

Mais, depuis quinze ans, il y a eu du changement, et, à ce jour, cent quarante-cinq régiments ont pour colonels honoraires des empereurs, des rois, des grands-ducs, etc. Des cent quarante-cinq régiments en question, l'empereur François-Joseph en a cinq; Nicolas II, six; Édouard VII, deux; Victor-Emmanuel, trois; le grand-duc de Bade, cinq; la grande-duchesse, un; les duchesses de Connaught, de Sparte, de Schaumburg, les princesses de Saxe-Meiningen, de Hesse, Frédéric-Charles, chacune un; la reine Wilhelmine, un; sa mère, un, etc., etc.

Ces titres de colonels honoraires ne riment évidemment pas à grand'chose. Ce sont de pures marques de courtoisie. Cependant, elles ne laissent pas d'imposer des charges, assez lourdes parfois, à ceux qui en sont l'objet et aux officiers des corps intéressés. Pour le titulaire, c'est l'obligation de revêtir, en certaines circonstances, l'uniforme de son régiment, d'offrir de temps à autre un cadeau (tableau ou objet d'art) à son corps d'officiers, et de ne pas ménager ses décorations. D'un autre côté, le régiment a l'honneur de porter sur les pattes d'épaules ou les épaulettes (de plus, dans la cavalerie, sur les schabraques) les initiales de son chef; en outre, à l'anniversaire de ce dernier, il lui envoie une députation chargée de lui transmettre ses vœux, habituellement accompagnés d'un souvenir.

Coûteuse vanité; coûteuses obligations!

Commencement des Travaux du Chemin de fer de la Côte d'Ivoire.

Un décret vient d'être signé autorisant l'ouverture des travaux de la première section du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, entre Abidjean et Ery Macouguié, sur une longueur de 79 kilomètres environ, et de la coupure donnant accès au port projeté à Abidjean.

Profils colombiens. — Les Chercheurs de Trésors. — Les Médecins. — Les Artistes *(fin*[1]).

On sait qu'au moment de la conquête de l'Amérique par les Espagnols, les habitants de ces contrées d'outre-mer étaient fabuleusement riches.

Ils voulurent sauver leurs trésors de la rapacité européenne et ils enfouirent leur or et leurs bijoux au pied des montagnes, dans les forêts, ou bien encore ils les dissimulèrent dans d'épaisses murailles. Ils gardaient, ces naïfs Crésus, l'espoir de chasser l'étranger, de redevenir maîtres de leur sol et de reprendre alors leurs biens, intacts grâce à leur stratagème.

C'est l'explication des *trésors* qu'on a découverts si souvent en Colombie, soit en voulant établir les fondations d'une maison, soit en retournant la terre pour la labourer, soit en creusant un puits, au petit bonheur des entreprises en un mot.

TYPE DE MARCHANDE, A BOGOTA.

D'après une photographie.

UN GUIDE (!)

D'après une photographie.

La personne qui bénéficie d'une si heureuse fortune, a l'habitude de mettre à la porte de sa demeure une image de saint, qui est éclairée, dès le soir, de la lueur tremblante d'une petite lampe.

Les nuits de Bogota s'illuminent de nombre de ces falotes étoiles.

Chaque fois qu'elle a eu lieu, la découverte a été d'une importance telle que la possibilité de s'enrichir si aisément n'a pas été sans exciter bien des appétits, bien des désirs. Mais la difficulté de mettre la main sur un dépôt de ce genre est énorme et a rebuté maints ambitieux. Or les Indiens savent les endroits où gisent ces trésors enfouis; c'est un secret qu'ils se transmettent de génération en génération sans que jamais, ni par les tortures, ni par la douceur, on ait réussi à leur arracher un mot à ce sujet; ils se taisent à travers les siècles!

Sans doute continuent-ils de penser, comme leurs ancêtres, qu'il viendra un jour où ils régneront de nouveau, seuls, sur leur terre.... Toujours est-il qu'ils deviennent — ces êtres soumis par tant d'années de servitude, ces doux, ces humbles — féroces et meurtriers, dès qu'il s'agit de *trésor*. Oyez plutôt.

Un Européen découvrit près d'une montagne située non loin de Bogota, au cours d'une fouille, un livre d'or massif, tout incrusté de pierres précieuses, plus loin une épée d'or, également scintillante de gemmes. Il reconnut, à la vue de ces objets, qu'il était sur la bonne voie et qu'un trésor sommeillait là, certainement. Le poids du livre étant trop grand pour qu'il songeât à le transporter, il l'enterra à son tour là où il l'avait trouvé, et pour reconnaître l'endroit si fertile en heureuses réalisations, il y planta, jusqu'à la garde, l'épée merveilleuse, laissant émerger la poignée hors du sol afin de revenir sans difficultés sur la place.

Il se hâta vers la ville, narra son aventure à sa famille, et, sans perdre une minute, retourna vers la montagne, accompagné de deux de ses plus fidèles Indiens, conduisant des bêtes de somme destinées à porter le précieux fardeau repris aux entrailles de la terre. Que se passa-t-il alors? Qui le saura jamais?

Les deux Indiens revinrent seuls, fort avant dans la nuit. Ils racontèrent qu'arrivés à la montagne, le *blanc* avait en vain cherché l'épée; elle avait disparu. Nulle part aucune trace de pas ni même de terre fraîchement remuée. Le *patron*, pourtant, s'était obstiné à sa recherche et leur avait ordonné de s'y employer aussi; chacun d'eux avait été envoyé dans une direction différente. La nuit peu à peu était tombée sur eux. Revenus à leur point de départ, las d'insuccès, ils n'avaient pas retrouvé leur maître. Ils avaient supposé que, découragé, comme eux-mêmes, il était parti vers la ville, et ils étaient revenus aussi.

On ne retrouva jamais l'infortuné chercheur de

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 48, p. 381.

trésors et, jusqu'à ce jour, on ignore les détails de sa mystérieuse mort.

Les Indiens — on peut donc l'affirmer — ne livreront pas le secret de leur race. Le silence de ces êtres comporte quelque grandeur lorsqu'on songe que, étant pour la plupart d'une pauvreté totale, ils n'auraient qu'à étendre la main pour devenir les plus riches des hommes.

On a acquis la certitude que les trésors enfouis par les *casites* (chefs indiens), doivent être d'une richesse inouïe. On a découvert sur l'emplacement où s'élevait autrefois un des principaux villages indiens, le corps d'un casite enterré avec une partie de ses richesses. Certains usages observés pour l'inhumation rappellent ceux de l'ancienne Égypte.

C'est ainsi qu'on avait multiplié les images du casite, non pas à l'aide de couleurs ou de marbres, employés pour faire au mort un portrait frappant ou une reproduction vivante; mais avec de l'or, façonné naïvement et représentant le casite revêtu de ses insignes.

Mille autres objets abondaient dans la tombe de ce grand chef. Tous étaient faits de cette même matière précieuse. Ils témoignaient d'un art enfantin : gestes tout d'une pièce et toujours pareils, faces dénuées d'expression; ils avaient la maladresse commune aux peuples jeunes, qui ne formulent guère que le bégaiement de leur génie.

Les serpents notamment étaient figurés par de simples barres d'or ondulées, dont le musée du Trocadéro possède un spécimen.

Les descendants de ces Tunjos[1] ont fait bien des progrès. Actuellement l'Indien possède, parmi d'autres, une science assez déconcertante pour nos esprits européens : il connaît admirablement les propriétés de chacune des mille plantes, des mille herbes qui croissent dans ses immenses plaines, sur les flancs de ses montagnes, qui comptent parmi les plus hautes du monde. Il en fait des mélanges, incompréhensibles pour nous, très significatifs pour lui. Il allie probablement les feuilles qui possèdent des propriétés compatibles. En tous cas ces mixtures constituent d'incomparables remèdes.

Avant de les employer, il les fait bouillir; à ce moment il convoque le *curioso*, le devin du village. Celui-ci exécute des danses bizarres, murmure longuement des litanies, en une langue de lui seul connue. Le remède, de ce fait, acquiert toute sa vertu. Il peut guérir. Et il guérit, en effet, de façon radicale.

L'Indien professe le plus grand mépris pour le docteur et la science moderne; il est son propre médecin. Cela n'est qu'une habileté, pourrait-on dire; à la longue il a appris la qualité du suc de chaque plante. C'est vrai, quoique cette intelligence, il faut l'avouer, soit chez lui singulièrement experte.

Mais où sa valeur intellectuelle et artistique s'affirme de façon irréfutable, c'est dans l'exécution de ses tableaux : avec des plumes d'oiseaux, un peu de colle, du carton et un mauvais couteau, il fait de menus chefs-d'œuvre, il compose des scènes, il retrace des paysages, des vues ensoleillées ou mélancoliques! Pour cela, il use des plumes d'oiseaux comme nos peintres usent des couleurs, et riche de cette seule palette naturelle, qui est le plumage des petits oiseaux de Colombie, il fait œuvre d'artiste!

Voici un de ces tableaux : au premier plan, parmi une végétation magnifique et magnifiquement imitée, un paon aux couleurs rutilantes promène l'éploiement de sa queue en éventail; au second plan, un lac azuré étend ses eaux nacrées, un promontoire s'y baigne, portant une cahute d'Indien adossée à des palmiers aux grands bras de feuilles; tout au loin, on voit les hautes montagnes, les arbres immenses....

C'est un paysage exquis, rendu de façon poétique et charmante. Il s'y révèle une science des nuances, des lumières et des ombres, unie à une connaissance de la perspective, qui suffiraient à illustrer un nom de peintre!

Songez que tout dans ce tableau (la maison et les arbres, les plantes aussi bien que les fleurs) est imité par le seul emploi de plumes d'oiseaux, et convenez que l'auteur de ce travail mérite notre admiration.

L'Indien a l'esprit contemplatif. C'est un rêveur. Le soir, par ces beaux clairs de lune que nous ignorons en Europe, assis sur le sol, entouré de sa famille, il chante de vieilles complaintes joliment rythmées, en s'accompagnant de son *tiple*, instrument qui rappelle singulièrement la viole.

L'Indien est, du reste, très musicien et tire des cinq cordes de son *tiple* des sonorités délicieuses et des chants ravissants.

Signe caractéristique : l'Indien de l'intérieur ne rit jamais!

HYNDA COATS.

1. Nom des premiers habitants de la Colombie.

La Question des Ports francs. — Leur inefficacité sans un Régime douanier plus libéral.

Au nombre des questions d'affaires en ce moment soumises au Parlement, il en est une à laquelle on attache une importance spéciale : c'est la création des ports francs ou, comme dit le rapport que le Gouvernement français vient de faire distribuer aux membres de la Chambre, l'établissement des zones franches dans les ports maritimes.

L'infériorité annuellement accentuée du commerce extérieur de la France et de sa marine marchande, préoccupe depuis dix ans les gouvernements qui se sont succédé, et les remèdes les plus divers ont été recherchés. On n'a pas oublié les pénibles constatations faites lors de la discussion de la loi sur la marine marchande de 1902 : tandis qu'au 31 décembre 1901, la marine marchande anglaise comportait 7029 voiliers de 2 233 684 tonneaux et 5 839 vapeurs de 13 305 915 tonneaux; que la marine allemande comptait 957 voiliers de 527 543 tonneaux et 1 167 vapeurs de 2 622 308 tonneaux; que celle des États-Unis avait 3 784 voiliers de 1 433 998 tonneaux et 774 vapeurs de 1 497 253 tonneaux, la marine marchande française ne comprenait que 1 429 voiliers de 467 026 tonneaux et 556 vapeurs

de 1 096 120 tonneaux. En vingt ans, la France avait passé du deuxième au quatrième et même au cinquième rang, si l'on ne considère que le tonnage total (vapeurs et voiliers réunis), la Norvège possédant 1 837 voiliers de 807 125 tonneaux et 804 vapeurs de 863 146 tonneaux.

La loi de 1902, qui appliquait un système de larges subventions, devait modifier la situation en développant la marine à vapeur française. Il n'en a rien été. La loi a, pour ainsi dire, fait faillite.

On cherche donc un palliatif dans l'établissement de zones franches dans les ports maritimes. Le mouvement est parti de Marseille. Il y a plusieurs mois, la Chambre de commerce et la municipalité de cette ville ont, de commun accord, envoyé une délégation à Gênes, Trieste et Fiume, pour étudier sur place l'organisation et le fonctionnement des ports francs.

Mais d'abord, qu'est-ce qu'un port franc? Le nom de ports francs ou zones franches est généralement donné à tout ou partie d'un port, qui est déclaré neutre au point de vue douanier et où l'on peut, par conséquent, à son gré, débarquer les marchandises, les emmagasiner, les visiter, les soigner, les trier, les manipuler, les assortir, les acheter, les vendre, en disposer, enfin, les réembarquer et les réexporter sans payer aucun droit de douane et sans procéder à aucune des formalités imposées par le contrôle fiscal de cette administration.

Dans son exposé des motifs, le Gouvernement signale la situation « inquiétante » du commerce extérieur français. Pendant la dernière période décennale de 1891 à 1901, l'Allemagne a vu croître l'ensemble de ses exportations de 3 milliards 648 millions à 5 milliards 777 millions, soit un accroissement de 2 milliards 129 millions; l'Angleterre, de 7 milliards 354 millions à 8 milliards 774 millions, soit un accroissement de 1 milliard 420 millions; les États-Unis, de 5 milliards 261 millions à 7 milliards 565 millions, soit un accroissement de 2 milliards 304 millions; la France, enfin, de 3 milliards 470 millions à 4 milliards 12 millions, soit un accroissement de 552 millions seulement.

Il s'agit de trouver un remède à cette torpeur du commerce. Le Gouvernement français constate que dans des pays voisins, qui subissent un régime douanier analogue au régime français, on a eu recours, pour favoriser la marine et le commerce, à l'établissement de ports francs; il cite l'exemple de Brême, Hambourg, Copenhague, Trieste, Fiume et Gênes. Ces ports ont exercé, dit-on, une influence considérable sur le commerce extérieur. Grâce à la liberté d'accès dont ils jouissent et à l'absence de droits de douane, les débouchés existants ont pris plus d'extension et de nouveaux ont été ouverts; le trafic s'est augmenté d'une façon continue, tant pour le mouvement maritime que pour la valeur générale du commerce; les échanges se sont multipliés; l'industrie nationale, assurée d'y trouver un marché avantageux, y a dirigé ses produits; et pour certains — ceux de Hambourg et de Gênes, par exemple — l'accroissement est particulièrement rapide et se traduit par des chiffres qui sont d'une saisissante éloquence.

Le remède est donc, pour le Gouvernement, dans l'établissement de ports francs. Malheureusement, la création d'une zone franche revient purement et simplement à reculer la barrière douanière et à faire de l'admission temporaire un magasinage dégagé des formalités actuelles. La zone franche a peu d'influence sur l'exportation; elle peut favoriser l'importation, en fournissant un fret de retour à la marine française, mais dans une médiocre mesure, car les produits destinés à la consommation française ou à l'industrie, devront subir les frais et formalités de la douane; les seuls produits exonérés seront ceux destinés aux industries dans la zone franche, et qui seront réembarqués sans toucher le territoire douanier.

Dans les exemples cités, on ne paraît pas s'être rendu un compte exact de la situation des ports étrangers. Brême et Hambourg, villes libres, ne doivent pas à l'établissement de zones franches leur prospérité actuelle, puisque ces ports, avant 1880, c'est-à-dire avant le réveil du travail allemand, ont végété malgré la liberté qu'ils offraient. Gênes doit son développement aux chemins de fer qui traversent les Alpes et qui l'ont mis en communication rapide et directe avec la Suisse, l'Allemagne du sud et du centre ainsi qu'avec l'est de la France; quant à Trieste et à Fiume, leur prospérité est tellement négative qu'il vaut mieux ne pas en parler.

Il existe, en Europe, d'autres ports qui ne jouissent pas de zone franche, et dont le développement est pourtant considérable. Nous voulons parler des ports belges et néerlandais. Anvers, Rotterdam et Amsterdam enregistrent des accroissements de mouvement qui ne le cèdent en rien à ceux des ports francs concurrents; depuis deux ans, le développement du port d'Anvers est même à ce point considérable et rapide, qu'au 31 décembre dernier, M. le président de la Chambre de Commerce anversoise a pu prévoir le moment où Anvers prendrait le rang de premier port continental. L'heureuse situation de ces trois grandes places est incontestablement due au régime douanier libéral adopté par leurs gouvernements. Et si cette vérité devait être contestée, l'exemple des ports anglais dont, depuis 1825, la prospérité est continue, serait un argument autrement probant que celui de Gênes, Hambourg ou Brême.

L'avenir d'un port est étroitement lié au régime douanier du pays qu'il dessert. Les remèdes cherchés en dehors d'une liberté commerciale étendue ne sont que stratagèmes sans efficacité.

Jules Girard. — *L'Évolution comparée des sables. L'érosion, l'abrasion météorologique, les dunes, la transformation des rivages.* Paris, F.-R. de Rudeval, 1903, in-4° de 124 pages, avec gravures. Prix : 5 francs.

Ce titre un peu long rend exactement compte de ce que s'est proposé l'auteur, qui poursuit, depuis de longues années déjà, d'intéressantes études de géographie physique, et surtout de géographie littorale. L'érosion, l'abrasion météorique, les dunes, la transformation des rivages, tels sont les sujets traités par M. Jules Girard avec beaucoup de soin et d'érudition. Un certain nombre de gravures, — faites pour la plupart d'après des photographies, dont quelques-unes, excellentes, ont été prises par l'auteur lui-même, — des cartes et des croquis illustrent cet ouvrage, qui est moins peut-être un livre rigoureusement composé qu'un recueil de matériaux pour servir à l'étude du sujet indiqué.

LES REVUES ÉTRANGÈRES

DEUTSCHE KOLONIALZEITUNG

Berlin.

Un Lot de Filles à marier expédié aux Colons allemands.

La Société coloniale allemande est si pleine de sollicitude pour les émigrés qui se fixent en Afrique sur terre germanique qu'elle s'est constituée pour eux en agence matrimoniale. Elle craint qu'ils ne s'ennuient ou n'abâtardissent la pure race allemande par des unions avec des Vénus hottentotes. Aussi sollicite-t-elle les demandes des colons allemands qui, d'outre-mer, lui envoient l'expression de leurs désirs : jeunes filles brunes ou blondes, très jeunes, moins jeunes ou d'âge déjà respectable, Prussiennes ou Bavaroises, catholiques ou protestantes, sont alors demandées par l'intermédiaire de la Société. Elles ne répondent pas en masse : la femme allemande n'a pas le pied marin ni le caractère aventureux de sa congénère anglo-saxonne; mais la maternelle compagnie, dont le président n'est autre que Son Altesse le duc Jean-Albert, a pu envoyer, par petits paquets de quatre, six, dix jeunes filles, des Allemandes de bonne volonté aux célibataires qui leur tendaient les bras.

Ah! qu'il est difficile de faire le bonheur de son prochain! On aurait pu croire qu'avec les chants d'hyménée dont retentissait l'Afrique allemande, un concert d'actions de grâces allait saluer l'initiative de la Société coloniale, et que de rudes mains de colons allaient se tendre de loin vers le bon duc-président comme pour lui dire merci, comme pour lui dire : Encore!

Pas du tout; Son Altesse vient de recevoir l'épître grincheuse d'un des nouveaux mariés, qui lui dit, au nom de plusieurs de ses compagnons :

« Vous n'y entendez rien. On a envoyé des couturières, des marchandes, des modistes, des demoiselles de ville à nos braves colons, qui ne savent qu'en faire. Des servantes de ferme feraient bien mieux leur affaire. »

C'est assez bien pensé, si l'on oublie la mauvaise humeur de ce rustre. Mais l'infortuné duc s'écrie que ce n'est pas sa faute, car parmi les fermiers, les artisans et les planteurs allemands qui lui ont demandé une compagne, un seul — il le jure sur l'honneur — lui a parlé d'une paysanne. Tous les autres ont préféré des demoiselles. Vous l'avez voulu, Georges Dandin!

TRIBUNE

Détroit.

Chez les Micmacs.

Les Micmacs! Ce nom, qui éveille le sourire, est pourtant celui d'une tribu indienne à cette heure en pleine décadence, mais qui fut autrefois puissante et redoutée. Aujourd'hui encore, si l'on met à part les Indiens du Mexique, qui sont d'une autre race, les Micmacs, malgré leur état d'abjection et de dépérissement, constituent le plus nombreux des restes de tribus éparses dans l'Amérique du Nord. Il est vrai que ce n'est pas beaucoup dire!

Ces indigènes, les premiers que Cabot, avant aucun autre Européen, ait découverts sur le continent américain proprement dit, habitent la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse. Les premiers connus, ils restent aussi les derniers survivants de cette puissante réunion de tribus qui peuplaient la côte de l'Atlantique : les Pequods, les Delawares, les Algonquins, les Seminoles, les Beothics, etc. Il est vrai qu'il vaudrait presque mieux pour eux ne plus survivre que dans un nom illustre, plutôt que de présenter le spectacle d'une race indolente, stupide, adonnée à l'ivrognerie, et sur laquelle tous les efforts de la civilisation anglo-saxonne n'ont jamais eu la moindre prise.

Pourtant, cette tribu-fantôme se paie un chef, le « roi » John. Il est vrai que le malheureux n'a pour lui que son titre... et une femme qui le bat comme plâtre lorsqu'il s'enivre sans avoir invité la « reine » à ses petites ripailles. Car la reine des Micmacs, et tous ses sujets et sujettes sans exception, ne connaissent d'autre plaisir que celui-là : boire de l'eau-de-vie jusqu'à en tomber ivres-morts. Et quelle eau-de-vie!... Le Gouvernement, pour mettre un terme à ces orgies démoralisantes, a promulgué des lois très sévères, réglant la vente des liqueurs fortes chez ces malheureux. Eh bien, ils se sont soulevés, ils ont tenté leur petite révolution, ces Indiens qu'on avait vus depuis si longtemps et qu'on croyait à tout jamais ensevelis dans une profonde apathie politique. Le seul signe de vie qu'ils aient donné depuis plus d'un siècle est le cri de l'ivrogne : A boire!...

Aussi, maintenant, les voit-on se livrer à toutes sortes d'intrigues et de bassesses pour se procurer, malgré la loi, un peu de leur liqueur favorite. Des contrebandiers peu scrupuleux écoulent chez eux tout ce qu'ils ont de plus avarié, en le baptisant abondamment. Tout l'argent que les naturels gagnent au marché d'Halifax, où ils vont vendre des balais, des paniers, des sabots de leur fabrication, est destiné à ces louches débitants, qui font du commerce en maraude le long de la côte.

Mistress Broughton Brandenburg, l'auteur de l'article que nous analysons, raconte qu'après avoir été frapper à la porte du wigwam « royal », elle en vit sortir une horrible maritorne qui fumait comme un troupier dans une pipe toute noire et qui semblait vissée au coin de sa bouche. Pourtant, la vieille femme ne reçut pas mal la visiteuse, au contraire : elle eut un sourire obséquieux, et lui tendit la main... pour lui mendier du tabac ou du brandy.

C'était la reine!

Cependant, le Gouvernement des provinces maritimes a fait ce qu'il a pu pour arracher ces malheureux à leur abjection. Un certain nombre de jeunes Indiens ont été reçus gratuitement dans les établissements d'instruction secondaire et même à l'Université royale de Kingston, comme aussi dans les séminaires protestants. Deux d'entre eux ont été ordonnés, l'un pasteur et l'autre missionnaire; tous les autres ont déserté l'école pour retourner à leur fainéantise et à leur état de sauvagerie. Or ces deux exceptions; qui ont enrichi le clergé canadien, ont fait certainement parler d'elles, mais non comme on l'espérait : le *pasteur* a tué un de ses paroissiens en lui enlevant sa femme, et le *missionnaire* a volé la caisse de l'église qui le faisait vivre. Inutile de dire que les deux peu respectables ecclésiastiques sont en prison.

L'auteur de l'article a rencontré elle-même un de ces *intellectuels* en rupture d'université. Et pourtant, celui-là avait déjà passé avec succès nombre d'examens; il avait son baccalauréat, peut-être même sa licence ès lettres; en tous cas, on comptait beaucoup sur lui pour surveiller les études et la conduite de ses camarades indiens, moins bien doués ou plus paresseux. Il était devenu professeur agrégé dans l'établissement, et, pour couronner ses études, avait conquis le grade de docteur *en divinité*.

Quand Mistress Broughton Brandenburg fit sa connaissance, il courait les bois comme un vagabond. Sur sa tête, un vieux feutre crasseux, d'où s'échappaient de longs cheveux graisseux qui lui tombaient jusqu'aux épaules. Son visage était rongé de dartres et de pustules, et un nez rouge trahissait un vice bien connu. Ses habits étaient dans un état de saleté indescriptible. Mais, ce qui frappait encore davantage chez ce docteur *en divinité*, c'est l'expression de stupidité répandue sur ses traits!

DEUTSCHE WARTE

Berlin.

Indiens modernisés.

Nous parlons, dans cette même chronique, d'Indiens réfractaires à la civilisation; par bonheur, tous les Peaux-Rouges ne présentent pas la même incurable imbécillité; preuve en soit, dans une des plus florissantes parties du territoire des Indiens, cultivé par des aborigènes, le dialogue qu'eut le voyageur Emile Berdan avec son cocher :

« Hé! cocher! Nous voici donc sur territoire indien? — Yes, sir. — Mais où sont donc les Indiens? — J'en suis un. — Mais vous avez la peau blanche, comme moi! — Of course, sir; et pourtant, mon grand-père maternel était un Cherokee pur sang. — Et vous savez lire et écrire? — Cum laude, sir. — Quoi, du latin! — Yes, sir, j'ai étudié dans notre séminaire de Talequah. — Vous bluffez, ou vous êtes une exception. — No, Sir; l'exception, ici, ce sont les Indiens restés sauvages. »

Le Nickel et la Nouvelle-Calédonie *(fin[1])*.

On a voulu considérer le nickel comme un rival de l'argent; puis le mépris est né des désillusions qu'il causa. Ce métal ne méritait ni cet excès d'honneur, ni cette indignité. Employé avec tact et à bon escient, il peut rendre d'appréciables services. Il nécessite malheureusement une main-d'œuvre considérable, car il se présente sous la forme d'un minerai assez pauvre de matière utilisable. Le débouché que lui offre la Monnaie permettra certainement d'exploiter les mines à des conditions plus rémunératrices.

Jusqu'à ces dernières années, l'exportation du nickel n'était pas considérable en Calédonie. Il est probable que la production en augmentera notablement, grâce à l'installation de hauts fourneaux et par suite de l'utilisation sans cesse croissante de ce métal. Enfin, l'ouverture de la voie ferrée de Nouméa à Bourail doit contribuer largement à la prospérité de la colonie.

L'extraction du nickel constitue actuellement la moitié des ressources de la Calédonie. En l'année 1900, la balance générale du commerce donnait 12 millions, 2 d'importation et 8 millions 8 d'exportation, soit 21 millions en tout. L'excédent des importations représente les dépenses des établissements pénitentiaires, et la solde des fonctionnaires excessivement nombreux dans l'île, ainsi que les frais d'installation d'appareils perfectionnés pour les mines et la recette du matériel destiné aux voies ferrées.

LE CENTRE MINIER LE PLUS IMPORTANT, MÉFOUI

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Sur les 8 millions 800000 francs, total des exportations, la part du nickel et du cobalt est la suivante : nickel : 100319 tonnes exportées pour 3 millions et demi; celle du cobalt est de 2 458 tonnes pour 300000 francs. On voit par là le prix dérisoire d'une tonne de nickel à l'exportation : environ 34 fr. 88. Ce chiffre est important à retenir, car il nous permettra d'indiquer pourquoi, jusqu'à ces derniers temps, l'industrie extractive du nickel n'a point prospéré.

Il est non moins intéressant de connaître la superficie des concessions et le nombre des ouvriers qui y sont employés. Pour le nickel, 29 concessions, de 10009 hectares avec 2410 ouvriers; pour le cobalt, 24 concessions de 4257 hectares avec 75 ouvriers. Ces 2485 ouvriers sont manifestement insuffisants, étant donnée l'étendue des surfaces exploitables. Nous avions donc raison de dire, au début de cette étude, que le défaut de main-d'œuvre était une des causes primordiales de l'état languissant de notre colonie du Pacifique. Il y a toutefois d'autres motifs à ce fait que la Calédonie, dont la constitution géologique est un « bloc de nickel », ne produit pas davantage de ce métal.

Le nickel ne se rencontre jamais à l'état métallique, sauf dans les aérolithes. Ses composés sont très variés. En Calédonie, il apparaît surtout sous forme d'hydrosilicate de magnésie appelé « nouméite ».

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 49, p. 385.

L'extraction du nickel est assez compliquée : sans vouloir entrer dans les détails de l'opération, il nous suffit de remarquer que l'usage des hauts fourneaux est nécessaire. Or, malgré toutes les recherches, on n'a point encore trouvé dans la Calédonie, de mines de houille dont les gisements soient assez riches et placés dans d'assez bonnes situations pour être exploités avec fruit. On n'a d'abord point songé à créer des usines métallurgiques en Calédonie. Cette installation eût exigé une mise de fonds considérable qui n'était point en rapport avec les résultats de l'entreprise. Enfin, le transport de la houille pour l'alimentation des foyers eût mangé tous les bénéfices.

UNE MINE DE NICKEL A LA BUMBEA.

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Restait cette alternative, soit de traiter le minerai à Newcastle ou à Brisbane en Australie, soit de le transporter directement en Angleterre. Bien que le prix du charbon d'Australie soit extrêmement bas, il se vend de 9 à 12 shillings la tonne anglaise de 1 015 kilogrammes (de 10 à 15 francs !), c'est cependant le système d'exportation directe qui semblait offrir les meilleurs avantages, puisqu'il était généralement adopté.

MINE DE NICKEL : TRANSPORT DES SACS DE MINERAI.

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Si l'on songe que le métal pur ne se rencontre qu'à de très faibles proportions dans le minerai, quelquefois à 3 et à 5 pour 100 seulement, on voit quel doit être le prix du fret d'une tonne de nickel ouvrable sur le marché de Birmingham ou de Liverpool.

Prenons exemple sur les chiffres que nous avons donnés.

Une tonne de minerai vaut en moyenne sous palan : 34 fr. 88 environ. C'est le fret de 10 kilogrammes de métal. La proportion entre la valeur de la matière à l'exportation et à la sortie des usines de métallurgie est ainsi de 1 pour 100. Ce qui revient à dire que, pour la valeur de 1 kilog., on a payé le fret pour un quintal de Calédonie en Europe. Les navires qui chargent sur les côtes s'y rendant sur lest et, ayant un grand trajet à accomplir en doublant les caps, font payer leurs chartes-parties en conséquence.

Dans des conditions aussi défavorables : absence de bras, manque d'outillage, plus-value du fret, la Calédonie a beaucoup souffert de la concurrence que lui a faite le Canada, moins riche peut-être, mais bien mieux placé que notre colonie pour la production.

Enfin, il faut ajouter que l'usage du nickel n'était pas encore très répandu. On connaît l'étymologie de ce mot : c'est le nom que, dans les légendes suédoises, on donne au génie-nain des mines. Ce qualificatif fut attribué par mépris au métal nouveau, qui ne réalisa pas les espérances qu'on avait fondées sur lui. Après avoir été pour un instant appelé à remplacer l'argent, le nickel fut universellement rebuté. Diverses tentatives faites pour l'employer avortèrent pour la plupart. Les demandes s'exerçant ainsi irrégulièrement, déroutèrent les mineurs et provoquèrent plusieurs krachs, dont la répercussion fut sensible à la Calédonie.

Voici que le génie-nain des légendes suédoises

semble vouloir prendre sa revanche, et acquérir droit de cité dans le monde des métaux, non plus comme matière précieuse, mais à la place secondaire qui lui revient réellement, pour remplacer la monnaie de billon.

La monétisation du nickel sera le signal de son avènement et servira, il faut l'espérer, de point de départ à la prospérité de la Nouvelle-Calédonie.

L'habitude de le faire entrer dans les aciers, tend en effet à se généraliser de plus en plus. Les aciers nickelés présentent une grande résistance à l'usure, déjà ils servent à fabriquer des roues de wagons, des rails de chemins de fer, des plaques de blindage, etc. S'ils ne sont pas davantage employés, cela tient au prix toujours élevé du nickel, qui augmente singulièrement le coût de l'alliage.

Il appartient à la Calédonie de mettre le nickel à la portée des industries qui l'utilisent ou sont susceptibles de l'utiliser d'une façon courante. Le prix de cette matière ne répondait point aux services qu'elle rendait, et ce fut la cause de sa déchéance que de vouloir d'emblée la considérer comme le rival de l'argent, au lieu de lui assigner un rôle plus modeste, à côté du chrome par exemple.

L'administration de la Monnaie n'a point perdu à l'adopter. Elle a payé 3 fr. 50 le kilog. de métal. Avec les 58000 achetés, elle a pu fabriquer un nombre de pièces dont la valeur fiduciaire atteint 2 500 000 francs, soit, en déduisant les frais de frappe, un bénéfice de 1 962000 francs réalisé sur la première émission. Les subséquentes ne feront qu'augmenter les revenus du trésor, car le cours du nickel doit baisser de plus en plus. En effet, les ressources minières de la Calédonie sont inépuisables et notre colonie paraît entrer résolument dans la voie du progrès en introduisant des hauts fourneaux et en utilisant les chutes d'eau pour traiter le métal électriquement. Non seulement cette importante modification dans le mode d'extraction du nickel aura pour résultat de diminuer beaucoup le prix de revient de la tonne, mais encore elle permettra d'attaquer les minerais de faible teneur, les plus nombreux, dans l'archipel, qui ne valent point le transport en Europe et pour ce motif sont restés délaissés jusqu'à ce jour. Il faut enfin signaler l'activité déployée pour la construction du chemin de fer de Nouméa à Bourail.

Actuellement, les seules voies ferrées exploitées, sont des routes minières de Thio à la baie de la Mission (Société Le Nickel) sur 13 kilomètres; de Vepoui à Kanaoua sur 26 kilomètres. La ligne entreprise traverse la moitié de l'île dans sa longueur, soit sur 176 kilomètres. Elle est en bonne voie d'achèvement. Le commencement en a été la partie la plus pénible à cause des tranchées qu'il a fallu établir : il ne reste plus guère aujourd'hui qu'à construire des ponts au-dessus de la rivière Salée, de la route de Toujhoué et de la rivière des Cailloux. A partir de la Kembéa, la voie deviendra très avantageuse.

Rien n'est moins curieux qu'une mine de nickel. Il faut être prévenu pour s'imaginer que ces ouvriers qui piochent dans la terre rouge, font autre chose que de simples travaux de terrassements. Les mines sont en effet, creusées à ciel ouvert; le minerai est transporté dans des ais jusque sur la côte, où des navires viennent les charger tels qu'ils sont ou les décharger en vrac dans leurs soutes. Les bâtiments affrétés sont généralement des voiliers en fer, de 4 à 5 mâts, appartenant à des compagnies nankines. Parfaitement gréés, munis de waters-ballasts, ces long-courriers naviguent à belle allure, la vitesse étant un facteur important pour obtention de belles primes à l'armement. Malheureusement, les pièces de la mâture et de la coque sont d'un échantillon trop faible, puisqu'elles ne sont pas prévues pour dépasser les 10 ans de subvention légale. Aussi, n'est-il pas rare de rencontrer des navires battant pavillon français, désemparés ou disjoints, errant à l'aventure au milieu de l'Océan; ce qui est un spectacle navrant.

MINE DE CUIVRE SUR PLAN INCLINÉ : LE FILON.

D'après une photographie de M. Nething, à Nouméa.

Les rades sont nombreuses et très accessibles le long de la côte calédonienne. L'île est en effet défendue par une ligne presque ininterrompue de récifs madréporiques qui forment un brise-lame naturel. Cette circonstance privilégiée amènera plus tard les opérations de transbordement du métal pur en eaux calmes et dans des conditions parfaitement sûres.

Tout permet donc d'espérer que notre colonie va entrer dans une phase nouvelle. L'élevage, alimentant des usines de conserves de viande à Ouaco ; la coupe des forêts; le nickel et le cobalt ne sont pas ses seules ressources. Il ne faut pas oublier qu'en 1900 la Calédonie exportait 10 474 tonnes de chrome, valeur 600 000 francs; ainsi que 2 200 tonnes de minerai de cuivre, 200 tonnes de galène argentifère et 25 tonnes de minerai d'or. Les plantations de café couvrant 3 000 hectares et la vente du coprah doivent également

entrer en ligne de compte dans cette énumération.

Les Australiens, qui convoitent notre possession, leur voisine, prétendent que, si elle leur avait appartenu, Nouméa, qui ne possède que 7 000 habitants, en compterait déjà 50 ou 60 000, et que l'île serait sillonnée de chemins de fer et couverte d'usines métallurgiques. Sans être de race anglo-saxonne, il nous est permis d'espérer ce résultat. Que l'on rompe définitivement avec la transportation, qui, loin de procurer la main-d'œuvre, l'éloigne au contraire ; que la métropole, daignant oublier l'histoire de la Calédonie, ne craigne, ni d'y envoyer ses enfants laborieux et utiles, ni d'y engager ses capitaux, et le sort de notre colonie est assuré !

En subventionnant la grande ligne d'Australie sur laquelle la Compagnie des Messageries maritimes envoie ses paquebots les plus modernes, la France a déjà montré sa sollicitude envers sa fille lointaine.

PIERRE DE MYRICA.

L'Hygiène et la Médecine au Maroc.

Le Dr Raynaud, médecin des hôpitaux d'Alger, appelé à installer un lazaret à Mogador, a recueilli sur la médecine et l'hygiène au Maroc de curieux documents, qu'il est encore plus intéressant de connaître au moment où toute l'Europe a les yeux fixés sur l'empire du sultan. Nous en citerons les plus caractéristiques.

Les famines, les épidémies, les guerres, ont décimé et déciment encore la population marocaine. Les famines ont presque toujours été accompagnées d'épizooties. Depuis 1834, le choléra a visité six fois le Maroc, et le typhus y existe à l'état endémique.

A côté des épidémies, il faut signaler certaines intoxications courantes, à savoir : l'alcool, le tabac, le kif et l'opium. Quoique le koran repousse les boissons enivrantes, beaucoup de musulmans enfreignent cette prescription; aussi l'alcoolisme fait-il de grands ravages dans certaines régions.

Le tabac est cultivé dans ce pays ; mais les indigènes le fument moins qu'en Algérie ; en revanche, la consommation du chanvre indien (*cannabis indica*) est fort grande. On l'emploie de trois façons : sous forme de poudre de feuilles mélangées de tabac, que l'on fume (kif); de poudre de fleurs qu'on avale (haschich); ou de confiture, que l'on mange en petites boulettes (madjoum).

Toutes ces intoxications, jointes à la mauvaise alimentation, à la malpropreté, au manque de soins, favorisent la propagation des affections contagieuses.

La vente de l'opium, comme celle du tabac et du kif, est affermée et rapporte au fisc des sommes importantes.

Les secours qu'on peut attendre de la médecine sont fort limités. L'enseignement médical, donné dans les mosquées de Fez, de Marrakesh, de Karaouïn, se borne à des notions théoriques ; on ne voit pas de malades, on ne fait pas d'anatomie, les leçons s'apprennent par cœur. Les médecins sont en même temps pharmaciens et vendent les drogues qu'ils ordonnent. Dans les marchés, on les voit toujours entourés de malades et de curieux qui les regardent formuler. Les médications les plus usitées sont : le séné, la casse, l'euphorbe, le croton, l'aloès, la coloquinte et l'ipéca.

L'outillage chirurgical est assez restreint : couteau, lancette, ventouses, ciseaux, davier, pinces, aiguilles. Le praticien fait rarement des amputations, mais il montre une grande habileté dans la réduction des fractures; il pratique le massage et opère couramment le cataracte.

A côté de ces médecins ou *tobibs*, on voit aussi dans les marchés des *santons* installés sous une tente. Ils n'ont aucune drogue, mais deux ou trois gros volumes qu'ils feuillettent pendant que le malade se plaint. Ils délivrent au patient un morceau de papier sur lequel sont écrits quelques signes ; c'est un talisman qui doit être porté sur la poitrine; il est enfermé dans un sachet de cuir ou dans une boîte de métal. Ces talismans ou amulettes ne contiennent pas toujours des sentences écrites; elles peuvent être composées de griffes de lion, de défenses de sanglier, d'écailles de tortue. L'amulette n'est pas spéciale aux êtres humains, on en met aux chevaux et aux mulets pour les préserver des maladies.

Les empiriques indigènes distinguent quatre tempéraments, qui sont en rapport avec les quatre éléments. Le feu et la terre donnent des tempéraments qui sont chauds, à des degrés divers ; l'eau et l'air des tempéraments froids. Or voici la méthode employée pour découvrir si le patient a un tempérament plus ou moins chaud ou froid, ce qui déterminera le genre de remède à appliquer : on additionne les lettres de son nom et de celui de sa mère; on divise par 7; cela donne l'étoile sous laquelle il est placé et son jour ; en divisant ensuite par 4, on trouve la classification de son tempérament : 1 = feu, 2 = terre, 3 = air, 4 = eau, c'est-à-dire très chaud, moins chaud, froid, très froid.

Ils admettent sans vérification qu'il y a 365 veines dans le corps, autant que de jours dans l'année ; il y a de même 365 os. L'almanach musulman ne comporte pas d'années bissextiles.

On retrouve au Maroc la tradition qui fait rechercher telle ou telle partie d'un animal pour guérir l'organe correspondant chez l'homme. C'est pourquoi on emploie les entrailles pour traiter toutes les affections des intestins. Le cœur de chèvre est souverain dans les maladies de cœur. Les poitrinaires absorbent du poumon à peine cuit, mélangé à des œufs. La bile prise en pilules constitue un remède énergique contre les crises hépatiques.

Les pierres précieuses sont regardées comme pouvant guérir la plupart des maladies : ainsi la topaze est employée contre la jaunisse, la turquoise contre les maux de dents, la cornaline arrête les hémorragies, le diamant brise les calculs de la vessie, le rubis préserve de la peste.

L'auteur constate enfin que, malgré tout, les médecins indigènes possèdent des connaissances médicales susceptibles d'être utilisées ou développées.

L'Alliance franco-russe en Asie. — Le Tonkin relié à la Sibérie par une Voie ferrée.

Nous avons suivi avec un intérêt toujours en éveil et signalé, maintes fois, à nos lecteurs, la pénétration de l'influence russe dans les provinces septentrionales de la Chine; la Sibérie déborde positivement sur l'empire du Milieu. D'autre part, nous avons étudié à plusieurs reprises les progrès continus de l'influence française dans les provinces méridionales de l'empire chinois. Voici maintenant que nous arrive d'Extrême-Orient la nouvelle d'une combinaison sensationnelle, qui relierait par une voie ferrée la Sibérie à l'Indo-Chine, à travers l'Asie centrale. Le projet paraît un peu prématuré; mais il est hardi, séduisant et serait, s'il arrive jamais à exécution, la conclusion toute naturelle des efforts tentés en Asie par la France et la Russie.

La défense de nos possessions d'Indo-Chine, en cas d'hostilités avec l'Angleterre ou le Japon, est un des graves problèmes qui préoccupent à juste titre les marines à qui incomberait, en l'occurrence, la lourde tâche de les conserver à la France. Bien qu'une détente indéniable se soit produite récemment dans nos rapports avec l'Angleterre, nous ne devons pas perdre de vue l'éventualité d'une lutte en Extrême-Orient avec notre rivale, secondée par son nouvel allié, le fougueux et ambitieux Japon.

La métropole, absorbée par sa propre défense, ne pourrait venir en aide à ses colonies. L'Indo-Chine française devrait donc, semble-t-il, compter uniquement sur elle-même, si la politique des Russes en Asie ne leur permettait, dans un avenir prochain, de nous tendre la main à travers le Se-tchouen et de nous envoyer rapidement, le cas échéant, les renforts dont nous aurions besoin.

La Russie ne s'est pas contentée de mettre effectivement la main sur la Mandchourie, province déjà russe, où les écoles sont russes, où les fonctionnaires chinois sont contrôlés par des agents du tsar, où les troupes moscovites ont des garnisons.

Elle a débordé, au sud, les frontières de la Sibérie et de la Mandchourie; et la Mongolie, la Dzoungarie, le Turkestan chinois sont déjà peuplés de fonctionnaires et de colons russes qui préparent l'annexion rapide de ces régions par le formidable empire des Tsars.

A l'exception d'une large bande longeant la mer, et constituant la part de butin que nos alliés veulent bien abandonner à la convoitise des puissances européennes; à part également les provinces de la Chine méridionale qui bordent notre Tonkin, et sur lesquelles ils nous reconnaissent des droits absolus, les immenses régions de la Chine centrale, y compris la Mongolie, le Turkestan chinois, le Thibet, sont, aux yeux des Russes, situés dans leur zone d'influence, et leur absorption définitive n'est qu'une simple question de temps.

Or la nouvelle vient de se répandre que la Russie avait obtenu de l'impératrice de Chine l'autorisation de construire un embranchement qui, se détachant de la ligne transsibérienne dans les parages du lac Baïkal, traverserait la Mongolie et le Se-tchouen dans toute leur étendue, pour venir aboutir à la hauteur de la frontière orientale thibétaine, à peu près au niveau du point terminus de la ligne française du Yunnan. La distance qui séparerait les deux têtes de ligne russe et française serait grande encore, mais elle ne serait pas infranchisable pour des troupes russes possédant une connaissance parfaite de ces régions et ayant l'habitude de s'y mouvoir.

TRACÉ SUPPOSÉ DU CHEMIN DE FER TRANSMONGOLIEN.

La construction de cette ligne transmongolienne, qui mettrait en communication directe la Sibérie et les provinces du sud de la Chine, viendrait compléter le système de voies ferrées, que nous poussons activement de notre côté vers le centre de la Chine, et il restera peu de chose à faire, lorsqu'elles seront terminées, pour les relier entre elles et mettre ainsi nos possessions indo-chinoises en communication directe avec la Sibérie et l'Europe.

Un correspondant spécial du *Times* avait prévu cette marche convergente des Français et des Russes, et jetait dernièrement le cri d'alarme à ce sujet :

« La Birmanie, disait-il, qui est en passe de devenir la plus riche et la plus prospère de nos possessions indiennes, se trouve jusqu'à un certain point couverte par le Siam dont l'indépendance a été, jusqu'à présent, garantie par le traité de 1896, passé entre la France et l'Angleterre. Du côté du Yunnan, elle est protégée par une chaîne de montagnes abruptes et infranchissables. Mais nous ne devons pas perdre de vue que la France travaille sans relâche à étendre sa domination vers le nord et vers l'ouest de ses possessions d'Indo-Chine, et que celles-ci ne sont plus séparées des nôtres, en un certain point, que par le fleuve Mékong, qui sépare le Tonkin occidental des États Chans de Birmanie placés sous notre protectorat. La France a poussé ses voies ferrées jusqu'à la frontière du Yunnan dont elles atteindront bientôt la capitale; elle multiplie, d'au-

tre part, ses exigences et ses revendications dans la province du Se-tchouen, et si rien ne vient briser son élan, nous la verrons, dans un avenir peu éloigné, opérer sa jonction sur la frontière orientale du Thibet avec son alliée la Russie. Je prédisais déjà, il y a sept ans, dans ce journal, que nous verrions se produire un jour une marche ascendante des Français du sud vers le nord de l'Indo-Chine, combinée avec une marche descendante des Russes de la Sibérie vers le sud de la Chine, et que les deux alliés se donneraient la main à la frontière thibétaine; mes prévisions se sont amplement réalisées.

« Nous ne pourrons enrayer ce mouvement d'expansion de la France vers la Chine; il est donc d'autant plus nécessaire que nous le suivions de très près, afin d'orienter en conséquence notre politique et de ne pas nous laisser prendre par surprise. »

Cet aveu du journal anglais nous est cher; ses craintes ne sont pas encore des réalités; mais nous pouvons les transformer légitimement en espérances.

La Question des Races aux États-Unis.

Ce n'est pas impunément que l'homme viole, pour la satisfaction de certaines de ses convenances occasionnelles, les grandes lois naturelles, qui président à la répartition et à l'équilibre des races sur la terre. On a constaté, maintes fois, que des acclimatations ou des destructions, voulues ou accidentelles, tant dans le monde végétal que dans le monde animal, ont eu des conséquences tout à fait imprévues et parfois désastreuses. Des phénomènes analogues se produisent lorsqu'il s'agit de races humaines. L'envahissement des noirs aux États-Unis en est un exemple.

Les premiers Européens qui eurent l'idée d'introduire en Amérique la main-d'œuvre servile des noirs, ne pouvaient certes soupçonner que ces esclaves africains deviendraient, au bout de trois à quatre siècles, les maîtres de la plus grande partie du Nouveau-Monde, et un danger permanent pour l'autre partie. Et cependant, grâce à la complicité du climat d'une part, et à l'évolution des institutions humaines d'autre part, ces choses se sont réalisées.

Dans toute la partie intertropicale des deux Amériques, par le seul jeu des lois naturelles de l'adaptation, le sang noir élimine le sang blanc. Le phénomène est très visible aux Antilles. La population de l'île d'Haïti est déjà complètement retournée au type nègre et à la psychologie de la race noire; le progrès du mal est très rapide dans les colonies européennes, à la Guadeloupe, à la Martinique, à la Jamaïque[1], etc.

1. A la Martinique, les blancs étaient, en 1767 : 12450
— — — 1788 : 10603
— — — 1826 : 9037
— — — 1884 : 5000
A la Jamaïque, les blancs étaient 23000 en 1787, et n'étaient plus que 13000 en 1871.

Les Guyanes, le Brésil, suivent la même voie, et constitueront sans doute, dans un siècle d'ici, un immense État nègre.

Aux États-Unis, la situation, sans être aussi favorable à la race noire, n'en est pas moins alarmante pour l'avenir du pays, et mérite toute l'attention des hommes d'Etat. Il importe de bien préciser les éléments de la question.

Les nègres des États-Unis descendent tous des esclaves noirs, introduits dans le pays à partir du XVIIe siècle. C'est en 1619 que la première importation eut lieu, dans la colonie de Virginie. Vers 1670, on ne comptait encore que 2000 esclaves noirs, mais, dès 1755, il y en avait 200000. Dans les colonies du Sud, où le climat leur était plus favorable, ils étaient utilisés pour la culture du tabac, de l'indigo, du riz, du coton, etc. Dans celles du Nord, ils étaient beaucoup moins nombreux, et exclusivement affectés au service domestique. Par la force des choses, le Nord et le Sud devaient professer des opinions contraires sur la question de l'esclavage, dès que celle-ci se posa, c'est-à-dire lors de la proclamation de l'indépendance des États-Unis, et cette divergence de vues et d'intérêts alla, comme on le sait, jusqu'à la guerre civile.

Aussitôt que les États du Sud eurent été écrasés, en 1865, l'esclavage fut brusquement aboli d'un trait de plume, et les esclaves transformés soudain en citoyens libres, jouissant de tous leurs droits civils et politiques.

Ainsi, il n'y a pas encore quarante ans, que des hommes d'État, considérés comme fort sensés, ont commis cette erreur grossière (maintes fois renouvelée, d'ailleurs, par les utopistes politiques), de croire qu'il suffisait d'une loi humaine, pour modifier une situation sociale créée par les inéluctables lois naturelles. Comment est-il possible qu'aucun d'eux ne se soit demandé quelle serait la valeur du nouvel élément ainsi introduit, d'une manière absolument factice, dans la société américaine ?

Certes, il y a eu en Amérique des gens clairvoyants. Tels furent notamment ceux qui, en 1822, fondèrent sur la côte occidentale d'Afrique la colonie de Liberia pour les noirs affranchis. Ceux-là étaient logiques. Du moment que l'on voulait mettre fin à une injustice, il fallait non seulement libérer les noirs, mais encore les rapatrier, de gré ou de force, c'est-à-dire les replacer dans leur milieu naturel, la terre d'Afrique, d'où l'on n'aurait jamais dû les arracher. En faire des hommes libres et les laisser aux États-Unis; bien plus, en faire des citoyens de la grande république américaine, c'était une aberration pleine de périls.

La psychologie du noir n'est pas celle du blanc. Aucune assimilation n'est possible. Sa mentalité, sa morale, diffèrent entièrement des nôtres. Il vit par les sens et par l'imagination, beaucoup plus que par la réflexion. Pris en masse, les nègres sont incapables d'exercer les droits de citoyen dont on les a pourvus aux États-Unis et dans les colonies européennes de l'Amérique intertropicale. Les exceptions sont rarissimes. C'est l'un d'eux, William-Annibal-Thomas, qui le proclame dans un livre intitulé : *Le nègre américain*. Ce nègre juge ses congénères beaucoup plus sévèrement que ne l'ont fait la plupart des écrivains de race européenne; il affirme que, malgré tous les efforts

philanthropiques, leur niveau intellectuel et moral est toujours demeuré au plus bas. Les Américains n'ont pas tardé à s'en apercevoir, et le président Garfield, qui avait été un fervent abolitionniste, disait au bout de quelques années : « Je crains fort que les nègres ne nous mangent. »

De fait, en dépit des fictions politiques, les nègres des États-Unis sont restés une race de parias avec lesquels les blancs, pas plus dans le Nord que dans le Sud, ne veulent avoir aucune accointance. Les manifestations isolées du président Roosevelt sont purement platoniques, et loin de rien changer à cet état de choses, elles n'ont servi qu'à révéler l'acuité actuelle de la question et le danger de crise imminente qu'elle présente, — surtout dans le Sud.

Il y a, en ce moment, aux États-Unis, dix millions de nègres. Leur nombre a donc doublé depuis la fin de la guerre de Sécession, c'est-à-dire en moins de quarante ans. La race noire est prolifique et continuera à s'accroître rapidement. Or, plus le nombre de noirs augmentera, plus les antipathies de race s'exacerberont, et plus un conflit grave sera à redouter.

La question est pressante. On y songe aux États-Unis. On la discute et l'on propose des solutions. Beaucoup de gens commencent à reconnaître que l'existence commune des deux races est devenue désormais impossible avec des droits égaux.

En conséquence, le premier pas à faire, c'est de mettre les nègres hors du droit commun, et l'on annonce, en effet, que le sénateur démocrate Carmack présentera au Congrès fédéral un projet de loi comportant le retrait, de l'acte de la Constitution, du quinzième amendement relatif aux franchises des citoyens de couleur. On retirerait à ceux-ci leurs droits civiques, notamment le droit de suffrage. Tous les membres du Congrès appartenant aux États du Sud soutiendront le projet.

On a songé à une mesure plus radicale. Une commission a été nommée pour étudier les possibilités d'un transport en masse des nègres à Hawaï et aux Philippines. On a même parlé d'organiser une immigration en masse des nègres au Canada; c'est oublier que le Canada n'est pas encore une possession des États-Unis, et refuserait vraisemblablement ce dangereux cadeau. Le transport des nègres à Hawaï et aux Philippines est une idée beaucoup plus pratique. C'est une forme du rapatriement dans la zone intertropicale, que nous indiquions plus haut comme la seule solution logique de la question de l'esclavage. La chose n'ira certainement pas toute seule, et il faudra sans doute employer la force. La faute en est à ceux qui ont laissé les cinq millions de nègres de 1865 devenir dix millions en 1903. Plus on retardera l'expulsion inévitable des nègres, plus cette opération sera violente.

D'ailleurs, la question des nègres n'est pas la seule question de races qui ait préoccupé et préoccupe les Américains. Il y a eu la question chinoise; seulement, en face du péril jaune, les États-Unis furent plus clairvoyants que vis-à-vis des noirs, et prirent des mesures efficaces pour arrêter l'invasion. Les hommes d'État de Washington commencent à s'effrayer aussi de l'immigration des Européens. En 1902, *un million* d'étrangers se sont fixés aux États-Unis. Les journaux réclament à grands cris des mesures pour qu'une sélection soit faite parmi ces immigrants, et pour que l'on écarte impitoyablement les vicieux, les dépravés, les dégénérés, les anarchistes et les criminels.

On voit en présence de quels problèmes multiples les mouvements des races placent les gouvernants américains, et combien les lois humaines sont impuissantes à équilibrer les divers éléments que les événements ont groupés sur le territoire des États-Unis.

Barth (H.). — *Constantinople.* 1 vol. petit in-4°, illustré de 103 gravures. H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon. Paris (6e). Broché, 4 francs; relié, 5 francs.

Constantinople vient de paraître dans la collection des *Villes d'Art célèbres* que nos lecteurs connaissent déjà. Avec les événements qui se passent actuellement en Orient, on peut dire que ce livre vient à son heure, car nombre de personnes liront avec intérêt l'excellent volume de M. Barth qui fait bien ressortir les beautés naturelles, l'intérêt historique, les richesses artistiques de Constantinople.

Placée en face de l'Asie, dotée d'un port merveilleux qu'on appelle la *Corne d'Or* — et dont le nom semble autant évoquer l'idée de la richesse qu'il apporte que de la forme qu'il affecte — Constantinople vue de la mer avec ses coupoles dorées, ses minarets, ses *seraïs* ou palais, ses bois de cyprès, offre un aspect unique au monde.

Une ville pareille devait exciter et excita en effet de tout temps l'envie des conquérants; aussi peut-on dire qu'en ce qui concerne Constantinople « la question d'Orient » est plus vieille que la civilisation latine. Perses, Grecs, Romains, Arabes, Chrétiens, Mahométans, se sont successivement disputés la domination de Byzance et de Constantinople.

Depuis Constantin qui lui rendit sa splendeur et lui donna son nom, ses maîtres successifs — non contents de dépouiller pour l'embellir les villes de Grèce et d'Italie — y élevèrent les plus fastueux monuments; cirques, hippodromes, obélisques, églises, mosquées, rivalisent d'importance et de beauté. Sainte-Sophie — ancienne église aujourd'hui mosquée — qui suffirait à faire la gloire artistique d'une ville, n'est pour Constantinople qu'un joyau entre beaucoup d'autres, ainsi qu'en témoigne l'abondante, fidèle et artistique illustration de ce bon et beau volume.

Constantinople, — l'ancienne Byzance — a en Arabe bien des noms et des surnoms, mais celui de Stamboul (la ville par excellence) n'est-il pas celui qui la qualifie le mieux?

Booker T. Washington. — *L'Autobiographie d'un Nègre.* 1 vol. in-16. Prix : 3 fr. 50. Librairie Plon-Nourrit et Cie, 8, rue Garancière, Paris.

La librairie Plon publie la traduction d'un livre qui a été un véritable événement aux Etats-Unis : *l'Autobiographie d'un nègre, Booker T. Washington.* "Œuvre remarquable d'un homme remarquable"; "une des biographies les plus étonnantes de notre temps"; " une nouvelle et meilleure *Case de l'Oncle Tom*", telles sont les expressions des critiques américains. Esclave émancipé, Washington raconte sa vie, passionnante comme un roman. Il fait en même temps le tableau documenté de la situation des noirs; il discute de façon judicieuse et profonde cette grande "question nègre", une des plus controversées de la civilisation du Nouveau-Monde à l'heure actuelle. L'auteur n'est pas un simple théoricien. Il a trouvé une solution pratique et l'a réalisée dans l'Institut nègre de Tuskegee, auquel il a consacré sa vie et où il s'efforce de former ses compatriotes à l'activité, à l'industrie; de les rendre bons, intelligents, à la fois entreprenants et moraux.

Telle est cette œuvre, d'une saisissante originalité, très fidèlement traduite par Mlle Gœpp et annotée par M. Guerlac.

F. Schrader, F. Prudent et E. Anthoine. — *Carte de France*, extraite de l'*Atlas de Géographie moderne*, à l'échelle de 1/1 750 000e. Une feuille en couleurs 90 × 63 : 2 francs. La même carte, pliée et cartonnée, 2 fr. 25; montée avec gorge et rouleau, 3 francs. Librairie Hachette, 79, boulevard Saint-Germain.

Le Chemin de fer du Congo aux Grands Lacs.

On a de bonnes nouvelles du chemin de fer devant relier le Congo au lac Albert et au Tanganyika. La voie avance fort bien. Au milieu de l'année, 4 kilomètres étaient complètement construits; les locomotives auraient pu y rouler. La plate-forme était établie pour 10 autres kilomètres de voie, 1 700 travailleurs noirs étaient occupés déjà à cette grande entreprise et des mesures étaient prises qui devaient porter ce chiffre à 3 000.

Statistique mondiale.

Le Bureau de statistique universelle d'Anvers donne les chiffres suivants : La population du monde entier est évaluée à 1 milliard 627 770 640 personnes. Les importations, dans tous les Etats, ont une valeur de 60 775 620 454 francs; les exportations sont évaluées à 50 477 344 120 francs. Les dettes publiques, qui se sont montées en 1793 à 12 160 millions de francs, en 1843, à 40 095 millions de francs, en 1872 à 112 051 millions de francs, ont atteint, en 1902, 172 847 611 705 francs, somme à laquelle l'Europe participe pour 137 854 637 430 francs, l'Asie pour 8 309 342 692 francs, l'Afrique pour 5 476 825 473 francs, l'Amérique pour 14 681 822 250 francs et l'Océanie pour 6 544 923 850 francs. Le réseau des chemins de fer du monde a une longueur de 831 948 kilomètres, dont 305 402 en Europe, 51 607 kilomètres en Asie, 19 651 kilomètres en Afrique, 418 233 kilomètres en Amérique et 38 065 kilomètres en Océanie. La marine marchande comprend 22 588 vapeurs jaugeant 17 621 090 tonnes et 55 107 voiliers jaugeant 9 276 287 tonnes.

La Faillite des Trusts aux États-Unis. — Crise qu'y subit l'Industrie.

Les mauvais jours sont décidément venus pour les trusts. Tandis que le gérant et fondateur du trust de l'acier, M. Schwab, est poursuivi par le trust des Chantiers maritimes en remboursement de 200 millions, qui lui ont été payés avec une énorme majoration pour la cession de ses aciéries de Bethléem, onze trusts ont été mis en faillite dans la seule journée du 20 octobre à New York.

Le Maryland trust company est en déconfiture à Baltimore; il entraîne dans sa chute l'Union trust. Avec ces faillites coïncide celle de l'International Bank trust company of America, qui étendait ses opérations au Mexique.

Il semble que les mauvais temps prédits après la période de prospérité des Etats-Unis approchent. Récemment, les grandes industries reconnaissaient que leur situation prospère ne se maintenait depuis longtemps que grâce aux commandes considérables des chemins de fer. Or ceux-ci constatent une décroissance dans toutes les affaires et cherchent à annuler leurs contrats.

La Compagnie des chemins de fer de Pensylvanie a suspendu pour dix millions de dollars de commandes, et il est possible qu'elle ajourne indéfiniment la construction du tunnel projeté sous New York.

D'autre part, les principales compagnies de chemins de fer ont annoncé une réduction de 10 pour 100 des salaires de leurs ouvriers.

Le Chemin de fer de Kayes au Niger.

Cette voie ferrée, on le sait, doit présenter, entre Kayes et Koulikoro, sur le Niger, en aval de Bammako, un développement de 560 kilomètres. Malgré les circonstances malheureuses de l'année 1900 (fièvre jaune au Sénégal et au Soudan, absence de crue du fleuve Sénégal), l'état d'avancement des travaux, en avril 1903, était le suivant :

Chemin de fer exploité jusqu'à Badingko (kilomètre 334). Voie posée jusqu'au kilomètre 336. Terrassements et maçonnerie achevés jusqu'à Baloué (kilomètre 410). Terrassements terminés jusqu'à Kati (kilomètre 485).

Il devient, dès à présent, certain que l'achèvement définitif du chemin de fer et sa mise en exploitation auront lieu dans le 1er semestre de 1905. Le *Journal officiel* du Sénégal du samedi 3 octobre, arrivé par le dernier courrier, concède à la Compagnie du chemin de fer, à titre définitif, les terrains nécessaires à la gare de Bammako.

Enfin il est intéressant de constater que les recettes d'exploitation de 1902 se sont élevées à 757 433 fr. 23, supérieures de 106 434 fr. 23 aux prévisions budgétaires, qui étaient de 651 000 francs.

Cette augmentation étant due en grande partie à la majoration des recettes commerciales, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, on peut espérer qu'elle se reproduira dans les années suivantes et que le chemin de fer de Kayes au Niger, une fois achevé, pourra équilibrer ses recettes et ses dépenses.

Les Seychelles deviennent Colonie indépendante.

On annonce officiellement que le roi d'Angleterre a délivré des lettres patentes par lesquelles les îles Seychelles sont constituées en colonie distincte sous le nom de colonie des Seychelles. M. Sweet Escott est nommé gouverneur et commandant en chef de la nouvelle colonie, dont il était depuis 1899 l'administrateur.

Un Empire scandinave...?

Il faut mentionner, à titre de simples renseignements, les informations que publie la *Gazette de Francfort* sur l'union possible de la Suède, de la Norvége et du Danemark en un empire scandinave, avec la même armée, la même marine, la même diplomatie. Le plan consisterait à donner au prince Charles de Suède, qui a épousé la princesse Ingeborge de Danemark, la royauté de Suède. Les trois royaumes Suède, Danemark, Norvège, formeraient un empire dont le roi actuel de Danemark serait le premier empereur. La *Gazette de Cologne* dit que ce plan ne serait pas impossible à réaliser. La peur de la Russie et l'exemple de la russification de la Finlande en pourraient hâter la réalisation.

L'Émigration japonaise.

La superficie du Japon n'est que d'environ 400 000 kilomètres carrés, c'est-à-dire à peu près les 8/11 de la France, mais il a 47 millions d'habitants, c'est-à-dire une densité moyenne de population de 117 habitants par kilomètre carré; la France n'en a que 71. La ville de Tokio croît avec une rapidité prodigieuse : elle a aujourd'hui 1 million 705 028 habitants, dont 940 661 hommes et seulement 764 367 femmes; beaucoup de Japonais, en effet, qui travaillent à la ville, laissent leurs femmes au village. La population de la capitale japonaise a augmenté de 279 662 habitants en cinq ans.

Jusqu'à l'époque actuelle, on n'avait pas pu constater une véritable émigration japonaise; les Japonais qui partirent étaient peu nombreux et avaient toujours l'esprit de retour. Ils formeraient et forment encore une exception, car les sujets japonais établis à l'étranger sont à peine au nombre de 150 000.

Il est pourtant indéniable que l'émigration japonaise a augmenté depuis quelques années et qu'elle progressera encore. C'est surtout pour les Etats-Unis, Honolulu, la Corée, l'Australie, le Canada, le Siam et la Russie que semble se développer ce mouvement. Quelques Japonais vont étudier en France et en Italie, beaucoup fréquentent les universités allemandes; la science japonaise se réclame avant tout de la science allemande. Il y a quelque temps, nous signalions dans nos colonnes l'importance de l'infiltration japonaise en Chine.

Le nombre des résidants japonais en pays étranger était de 54 342 en 1896, de 58 785 en 1897, de 70 801 en 1898, de 99 039 en 1899, de 123 971 en 1901.

Les Ba-Binghas. — Nains de la Sangha (Congo français).

On sait qu'il existe, dans l'Afrique équatoriale, des tribus de nains ou pygmées, répartis plus particulièrement dans la grande forêt vierge. Schweinfurth a déjà décrit les nains Akkas des marais nilotiques, qui ont une taille de 1 mètre à 1m25. Stanley en a signalé, qu'il rencontra au cours de ses grandes traversées du continent. Mgr A. Le Roy, supérieur général des Pères du Saint-Esprit, les a vus et a pu les étudier dans le pays eshira, par-delà le Fernan-Vaz. M. Clozel, aujourd'hui gouverneur de la Côte d'Ivoire, en a vu d'autres dans son exploration de la Sangha, et le Dr Herr, son second, a pu les étudier et les décrire. Ce sont précisément les Ba-Binghas *ou* Ba-Kolas; *les lignes suivantes complètent les études de la mission Clozel et sont une intéressante contribution à l'ethnographie du Congo français.*

Les *Ba-Binghas* ou *Ba-Kolas* mesurent, en moyenne, de 1m35 à 1m40 de haut. Ils sont bien musclés et se présentent avec un teint cuivré clair. On trouve assez fréquemment parmi eux le type sémitique.

Ils vivent en petits groupements d'une douzaine d'hommes, et d'une vingtaine de femmes avec leurs enfants. Chaque groupement est sous l'autorité d'un chef qui est souvent le plus âgé. Chaque groupe possède sa région de chasse, sur laquelle il établit trois ou quatre villages, ce qui permet aux hommes de circuler facilement et d'avoir toujours un gîte à l'arrivée.

Les hommes portent un petit morceau d'étoffe, faite d'écorce battue; les femmes, ordinairement nues, n'ont qu'une ceinture faite d'herbes tressées, qui leur sert à accrocher un bouquet de feuilles quand elles ont à sortir de leurs villages. Le seul matériel domestique qu'on trouve dans les cases est une petite marmite en terre.

UNE FAMILLE DE NAINS BA-BINGHAS DEVANT SA CASE (LA LANCE A 1m50 DE HAUTEUR).

Photographie de M. Fortin.

Dans les voyages en forêt, on rencontre presque journellement des villages de nains : ces villages sont toujours déserts, du reste, leurs habitants ayant fui à l'approche de la caravane.

Dans une clairière, à proximité d'un marais, on aperçoit une quinzaine de petites cases rondes, hautes d'environ 1m20, faites de tiges flexibles enfoncées en terre par les deux bouts, et recouvertes de feuilles de Karl Ludovica; une petite ouverture est ménagée dans la paroi, et, pour y pénétrer, il faut se mettre à genoux. Chacune de ces cases ne couvre pas plus de 2 mètres carrés de superficie. Un morceau de bois rond, en guise d'oreiller, et quelques feuilles sèches indiquent le lit; à l'autre bout de la case, on remarque un treillis de bois servant à boucaner la viande chassée. Au dehors, près de l'entrée, la petite marmite déjà signalée. C'est tout. On ne saurait donc imaginer d'habitat plus pauvre, plus dénué de confort, plus primitif. Ce sont là les simples nids d'une humanité bestialisée.

Au village et dans les cases, la promiscuité la plus absolue. Le chef lui-même admet que ses frères, ses neveux ou ses cousins puissent approcher ses

femmes : dans ce cas, ou bien il ignore ces relations, ou bien il cherche à les connaître pour, au besoin, en profiter en prélevant des parts de chasse plus fortes.

La vie de ces nains se déroule ainsi, des plus monotones, les hommes s'adonnant à la chasse, les femmes occupées au boucanement, à la récolte de quelques racines ou de quelques fruits et à la préparation des repas. Les danses sont rares, et n'ont guère lieu qu'après une chasse importante et productive.

Le Ba-Bingha ne quitte pas la forêt. Il en connaît, peut-on dire, tous les arbres, et de chaque arbre toutes les racines ou toutes les branches. Il la parcourt continuellement dans tous les sens, ne s'égarant jamais, ouvrant des pistes, connues de lui seul. Il possède un sens merveilleux de l'orientation sous la voûte feuillue la plus épaisse; à tel point que les indigènes des autres races prennent souvent des Ba-Binghas pour guides.

Ils fuient d'abord l'Européen ; ils ne sont pourtant pas absolument inabordables, quitte à ne jamais accepter de le servir. En réalité, il faut à l'Européen un long séjour, une certaine connaissance des langues indigènes de la région, et certaines qualités extérieures ou de caractère, pour pouvoir entrer en relations avec les Ba-Binghas. M. F., agent commercial, veut s'attacher un chef pour la chasse. « Je te paierai plus cher.... —Oui, quand je t'apporterai de l'ivoire; mais quand je resterai un mois sans tuer d'éléphants, me nourriras-tu?... »

VUE DE LA SANGHA, A OUESSO.

Photographie de M. Gaynard.

Les Ba-Binghas sont, en réalité, très craintifs, non seulement vis-à-vis de l'Européen, mais aussi vis-à-vis des indigènes du lieu : cela tient évidemment à leur faiblesse numérique. Ils ne font jamais la guerre. Ils ne cultivent pas, et vivent exclusivement du produit de leur chasse. C'est là leur seule occupation; eux seuls, dans la région, chassent l'éléphant.

L'arme unique dont ils se servent est une lance appelée *bendjou*. Le fer de cette lance mesure 50 ou 60 centimètres de long et 10 centimètres dans sa plus grande largeur; ce fer est emmanché à chaud sur un bois assez lourd mesurant $1^{m}50$, et consolidé à l'aide d'une ficelle faite de fibres très résistantes. Telle quelle, dans sa simplicité primitive, cette arme est redoutable dans la main des Ba-Binghas, car ils arrivent à en aiguiser le fer avec une très grande finesse. C'est avec cette seule arme qu'ils chassent l'éléphant, et voici, d'après ce que les voyageurs ont pu voir et ce qu'ils leur en ont dit, comment ils opèrent.

Le passage d'un troupeau d'éléphants a été signalé : ils en surveillent, pendant plusieurs jours de suite les allées et venues, observent leurs cantonnements, relèvent les pistes, notent tout particulièrement celles qui conduisent aux points d'eau, rivière ou marais, où ces animaux aiment tant se baigner et jouer. Une fois bien connues les habitudes du troupeau, les nains chasseurs choisissent quelques fourrés très épais placés sur les divers passages et s'y cachent soigneusement, chose assez aisée, l'éléphant ayant une mauvaise vue. Ont-ils, par contre, un procédé pour masquer l'odeur du corps humain et tromper l'odorat très fin de la bête, comme, par exemple, une trituration d'herbes et de feuillages sur la surface du corps? Ce point n'est pas élucidé, mais il mériterait de l'être.

Tous les chasseurs sont en place, immobiles, la lance en arrêt. Le premier d'entre eux, qui a la chance de voir passer un éléphant à sa portée, frappe la bête à l'aine, poussant sa lance de toute sa force avant de la retirer et de s'enfuir. En même temps, il pousse un cri pour prévenir les autres chasseurs, qui tous, fuient précipitamment, puis s'arrêtent dans un autre fourré où ils se tiennent immobiles, de nouveau, pendant que l'animal blessé exhale sa fureur en barrissements terrifiants, en mouvements désordonnés de la trompe et du corps, cherchant son ennemi pour le terrasser, l'écraser, le broyer.... Des arbres sont arrachés et piétinés. Aux barrissements de l'éléphant blessé répondent ceux de ses compagnons qui se rapprochent et s'empressent.... Puis, toute cette fureur s'éteint progressivement,... le troupeau s'est reformé et s'éloigne, l'animal blessé suivant à une distance plus ou moins grande, suivant la gravité de la blessure ou la douleur qu'elle lui cause. Les nains chasseurs quittent à ce moment leur retraite momentanée pour suivre la piste sanglante.

Quiconque a vu des éléphants tués par les Ba-Binghas, a toujours pu constater la terrible blessure faite à l'aine...; par l'ouverture béante, les intestins sortaient, ayant traîné à terre en gênant même la marche du colosse. La poursuite dure ainsi quelquefois plusieurs heures; mais l'animal épuisé tombe enfin pour ne plus se relever, et les chasseurs peuvent s'emparer de lui.

Cette chasse ainsi faite est infiniment dangereuse : malheur au chasseur qui se laisse surprendre, que ce soit par l'animal qu'il vient de blesser ou par l'une quelconque des bêtes adultes du troupeau que les cris de l'autre affole et rend furieuse!

Les Ba-Binghas ne sont pas, comme on l'a souvent prétendu, sous la domination des chefs indigènes du pays : ils sont complètement indépendants. Les rapports consistent dans un échange des produits de la chasse, — ivoire et viande boucanée, — contre des marchandises, et surtout des produits naturels, manioc, bananes, patates, arachides, etc. Pour l'ivoire, l'échange se fait de chef à chef; l'échange de la viande contre des vivres est laissé aux femmes.

Il arrive parfois qu'un Ba-Bingha chasse pour un chef indigène, de préférence à un autre; et c'est sans doute de là qu'on a cru pouvoir conclure à une dépendance. Il n'en est rien : il n'y a même pas contrat. Que les plantations de ce chef soient moins prospères, que la quotité des vivres échangés soit moins forte ou que ces vivres soient moins frais, et le nain partira à la recherche d'un autre chef, plus abondamment pourvu ou plus généreux.

Lorsqu'un chef Ba-Bingha part pour chasser l'éléphant, ce qui indique une absence de dix à quinze jours, il prévient le chef indigène avec qui il est en relations, et lui annonce qu'il va chercher de l'ivoire. Le chef doit fournir immédiatement des vivres pour la durée de la chasse.

Au retour, les défenses sont portées par deux hommes, les femmes suivent avec des hottes remplies de viande d'éléphant. Les pointes sont déposées devant le chef à qui elles doivent être vendues, et ce dernier doit immédiatement faire un cadeau proportionnel, composé de grandes lances, de *midjokas* (monnaie du pays) et d'une certaine quantité de tissu indigène (écorce battue et fibres de raphia tissées).

LE DÉPEÇAGE DE L'ÉLÉPHANT PAR LES BA-BINGHAS.

Photographie de M. Gerlach.

Cette présentation faite, les Ba-Binghas remportent les défenses et la viande dans leur village le plus rapproché. Là, ils organisent une fête qui dure plusieurs jours, et qui consiste uniquement en danses et libations. Les défenses sont placées au centre de l'enceinte dessinée par les cases; l'extrémité la plus grosse des pointes, c'est-à-dire toute la partie qui était contenue dans la mâchoire de l'animal, est peinte en rouge, et contient un bouquet de feuillage vert. C'est autour de ce trophée que se déroulent les diverses figures de la danse.

Le dernier soir de la fête, on verse un ou deux litres de vin de palme dans le creux d'une des défenses, et le chasseur qui a tué l'éléphant doit boire ce vin d'un seul trait en tenant la pointe à bout de bras.

Alors, seulement, la fête étant terminée, les pointes peuvent être vendues.

On le voit, l'existence de ces nains est des plus misérables, livrée aux seuls soucis de la vie animale et végétative. Les indigènes de la région les considèrent comme des êtres tout à fait inférieurs, et s'ils s'en servent à l'occasion, ne daigneront jamais les admettre parmi eux comme de bons voisins, encore moins comme des amis. Les nains, de leur côté, professent le mépris des autres races et ne consentent pas à se mésallier. Aucune fusion n'est donc possible et n'a encore été constatée.

Race primitive, dégénérée, repoussée dans la forêt par des races plus actives et plus vigoureuses qui se sont emparées des terres riches et de la brousse, qui ont su se grouper en collectivités plus fortes, qui ont su trafiquer, parfois très au loin, des produits de leur agriculture ou de leurs industries, les nains se cantonnent là où la nature leur permet de se cacher le plus aisément pour éviter le contact jugé dangereux ou mauvais des races envahissantes. Il n'est pas étonnant que la maladie et la mort les déciment et les conduisent lentement à la disparition totale. M. F. a reçu la confidence que la mortalité était grande chez les Ba-Binghas, surtout parmi les enfants.

A combien peut-on évaluer le nombre de ces nains dans l'Afrique équatoriale? Il serait intéressant de pouvoir le dire approximativement, comme aussi il serait à désirer que les Européens, qui parlent les langues indigènes, essayassent de pénétrer davantage la vie intime de ces nains, et d'en définir exactement la langue et les coutumes.

PAUL BOURDARIE.

La Loterie Hua-Hoey ou Jeu des Trente-six Bêtes.

On parle souvent du jeu des Trente-six Bêtes — *on en a même un jour parlé à la Chambre, — mais on ignore ce que sont ces Trente-six Bêtes et de quelle manière, exactement, procèdent à ce jeu non seulement les habitants*

de la Chine, de l'Annam, du Tonkin, mais encore les Chinois immigrés en Amérique. Voici pour renseigner nos lecteurs :

Comme les jeux de cartes usités en Europe, les jeux chinois nous montrent des personnages qui ont des légendes dont le sens ne peut être saisi que si l'on se rappelle les croyances des Célestes. Ceux-ci, en effet, croient à la transmigration des âmes. D'après eux, les âmes, en quittant les corps qu'elles ont habités, passent dans le corps de certains animaux ou même d'autres personnes humaines. Et généralement, le choix de l'animal où une âme va s'établir à nouveau est décidé par un rapprochement avec les vertus ou les vices de celle-ci. En sortant de l'animal, une âme revient dans un corps humain, et la série des transmigrations se poursuit ainsi.

Les personnages qui figurent sur ces trente-six cartes, accompagnés des animaux qu'ils furent avant de devenir des hommes (de cette particularité vient la dénomination de Trente-six Bêtes), datent de la guerre des Han contre les Tchou. Cette guerre se termina par l'instauration de la première dynastie des Han qui, après quatre siècles et demi, s'éteignit, l'an 264 de notre ère. Et ce fut sous les Han postérieurs, en 947-959, et pour distraire l'ennui du second et dernier empereur de cette race, le jeune Yu-ti, que l'on remémora par les cartes les puissants et premiers Han et leurs rivaux.

La manière de jouer le jeu a varié tandis que le principe restait le même.

Dans la Chine et l'Indo-Chine, quelques jours avant le *jeu*, les agents de la loterie ou Hua-hoey se mettent en campagne. Ils vont de porte en porte. Une fois dans la maison, les recruteurs hésitent, regardent, car si la police ferme quelquefois les yeux sur leurs menées, souvent aussi elle arrête dans leur chasse périlleuse ces trappeurs de deniers publics.

Les agents de la loterie proposent alors des *bêtes*, c'est-à-dire qu'ils offrent une ou plusieurs cartes représentant les animaux symboliques. L'individu choisit l'animal sur lequel il veut mettre un enjeu. En échange de cette carte qu'on lui remet, il inscrit, sur un billet portant la même figure symbolique, le montant de son enjeu, et il signe. Cela fait, il avance son argent.

Bientôt arrive le moment solennel. Les joueurs se réunissent dans la salle où le sort doit parler. Au plafond est suspendu un ballon, et ce ballon renferme la bête fatidique qui doit faire gagner les uns et perdre les autres.

Soudain, le chef de la loterie se présente, il frappe un coup et le ballon crève. Alors, aux yeux agrandis par la fièvre, et que dardent les joueurs, sur cette enveloppe à la fois grotesque et tragique, apparaît l'animal gagnant, dragon, singe, tortue, cochon ou araignée....

Or, que s'est-il passé pendant les quelques jours où l'on préparait le tirage?

Supposons que deux cents joueurs aient choisi des bêtes et versé des enjeux. Parmi les animaux, certains ont obtenu un grand nombre de voix; d'autres ont été négligés, et moins de gens ont risqué leur pécule sur ces aveugles ministres du destin. Mais le banquier ou chef de loterie a, lui aussi, choisi sa bête. S'il a remarqué, par exemple, que l'anguille ou la cigogne ont obtenu peu de suffrages, et conséquemment d'enjeux, il met sur l'anguille ou sur la cigogne. Et lorsque le public est arrivé dans la salle du tirage, devant le fameux ballon, et lorsque le coup fatal a fait éclater ce ballon simpliste, il y a fort à penser que l'on voit apparaître l'anguille ou la cigogne. Et le banquier empoche l'argent de tous ceux qui n'ont pas joué sur l'anguille ou sur la cigogne, c'est-à-dire de la grande majorité des joueurs.

Le public de Chine et d'Indo-Chine qui est aussi, comme on le voit, le bon public, discerne-t-il clairement que ce jeu des Trente-six Bêtes constitue un vaste et perpétuel larcin? S'il saisit clairement que c'est un vol, par quel phénomène psychologique garde-t-il l'invincible désir de se laisser aussi ouvertement voler?

Car tout le monde joue! La plupart du temps, il n'est pas nécessaire que les agents de la loterie Hua-Hoey, fassent leurs tournées avec leurs pinceaux à écrire, leurs cartes et leurs billets. On court à la loterie avec un empressement fiévreux. Et les suicides pour cause de ruine au jeu sont très fréquents.

Partout où ils émigrent, les Chinois implantent la pratique de la Hua-Hoey; aux États-Unis, les maisons de jeu à l'usage de la Hua-Hoey sont défendues comme des citadelles. Elles ont des portes de fer, avec trappes, ou encore des issues dérobées. Les volets sont blindés, et ces forteresses sont toujours prêtes à subir l'assaut de la police qui, du reste, ne peut y pénétrer sans un mandat formel.

Les délinquants sont punis sévèrement, mais cela ne les corrige pas. Les Chinois sont des joueurs incorrigibles; c'est, d'ailleurs, le propre de tous les joueurs, et pas seulement des Chinois.

Les anciens Glaciers des Cordillères.

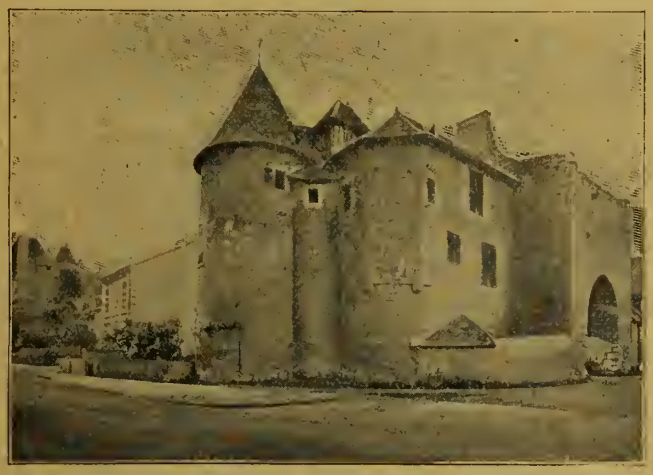
Un alpiniste allemand, le Dr Hans Meyer, qui vient de faire plusieurs ascensions remarquables dans les Cordillères de l'Équateur, rapporte en Europe, entre autres résultats de ses explorations, des documents scientifiques inédits qui attestent l'existence d'une période glaciaire dans la zone tropicale. D'après le Dr Meyer, il est maintenant établi que les montagnes de l'Amérique du Sud, aussi bien que celles de l'Afrique tropicale, ont été recouvertes d'énormes glaciers, et qu'ainsi la planète entière, d'un pôle à l'autre, y compris les régions équatoriales, a été enveloppée d'une épaisse couche de glaces. L'explorateur a trouvé dans les montagnes qu'il a visitées d'anciennes moraines à un niveau extrêmement bas : à 1 000 mètres au-dessous des dernières traces de glaciers de périodes plus récentes. Ces moraines remontent incontestablement, comme celles de l'Afrique, à l'ère diluviale. M. Meyer a remarqué également que le rapide recul des glaciers européens actuels a son équivalent dans les Cordillères.

A Ménetou-sur-Cher.

Les bords de la Loire, avec leurs châteaux Renaissance, attirent chaque année de véritables foules de touristes. Il n'est, du reste, pas un guide qui ne leur consacre de nombreux itinéraires où rien n'est laissé au hasard. A côté de ces inestimables joyaux, Amboise, Chambord, Vendôme ou Blois, bien d'autres vestiges subsistent, cependant, d'un passé plus lointain, moins brillant, mais qui n'en méritent pas moins d'attirer aussi l'attention.

L'INJUSTICE n'atteint pas seulement les hommes, elle s'attaque même aux ruines. Et c'est pourquoi, dans la vallée de la Loire, trop féconde en beautés, les restes imposants des murs et du château de Ménetou vieillissent loin des regards, trop négligés des guides, inconnus des voyageurs.

On ne peut certes exiger qu'un Viollet-le-Duc rétablisse dans leur splendeur guerrière de jadis les vieilles fortifications du paisible bourg d'aujourd'hui; mais consacrer quelques pages sans prétention au souvenir de la forteresse féodale que les siècles démantelèrent, c'est jeter des fleurs sur la tombe délaissée d'un ami pauvre.



MÉNETOU-SUR-CHER : RESTES DES FORTIFICATIONS.

D'après une photographie du docteur L. d'Anfreville.

La province conserve. Malgré sa petite gare et sa ligne d'intérêt local, Ménetou est un peu resté ce qu'il était au Moyen Age. Il fut jadis, comme aujourd'hui, une modeste petite ville dont aucun glorieux souvenir ne rendit le nom célèbre pour l'éternité, mais qui a reçu le contre-coup de tous les événements principaux de l'histoire de la France.

Ménetou fut fortifié, et ce qui donne un véritable intérêt à ce fait en somme banal, il le fut de très bonne heure, de sorte que ses défenses constituent un des rares exemples des débuts de l'architecture militaire en France.

Il n'a pas l'aspect vieillot de la province; il est antique, et le voisinage, l'intime mélange qu'on y voit de ruines et de constructions nouvelles donne un cachet spécial aux plus insignifiantes choses.

Bien avant qu'il ne descende du train, le voyageur a déjà fait cette remarque. Il voit, de son wagon, se dresser dans la campagne des tours, des débris de murs encore imposants, que semblent avoir escaladés des maisons pressées comme les soldats d'une colonne d'assaut. Les quelques chaumières dispersées en dehors de l'enceinte, ressemblent à des morts laissés à terre par les assaillants pendant la dernière charge.

Certes, l'assaut fut rude; la place est aujourd'hui démantelée, les murs ont disparu sur plus de moitié de leur étendue, mais leurs restes permettent amplement d'imaginer ce qui existait jadis.

L'enceinte constituait un rectangle irrégulier de 200 et 300 mètres de long sur 150 mètres de large, dont les deux principaux côtés, parallèles au Cher, longeaient, l'un la berge de la rivière, et l'autre la crête d'un coteau sur le penchant duquel est bâtie la ville.

Ce premier système de défense est fort ancien. La charte, que les seigneurs de Ménetou consentirent à leur ville, en constate déjà l'existence.

La rivière donna le sable, le coteau fournit la chaux et les moellons dont fut construite la muraille. Épaisse de 1m90, haute de 20 mètres primitivement, elle ressemble au mur dont Philippe-Auguste dota Paris.

Seules, les bases des tours, les angles des murs et les ouvertures étaient en pierre de taille.

Cinq tours rondes, dont quatre aux angles du rectangle et quatre tours carrées où s'ouvraient les portes, augmentaient encore la force de la courtine.

Les cinq tours rondes se ressemblent beaucoup. Elles circonscrivent un espace circulaire de 3m90, leur soubassement est très prononcé, leur édification remonte au XIIe siècle, sous le règne d'Hervé Ier.

Celle d'entre elles qui se trouve au sud de la porte de Vierzon, est un peu moins haute que les premières. A l'époque où elles furent bâties, le Cher baignait la ville, il longeait un des côtés du rectangle fortifié. Ce n'est qu'en 1466 qu'il se traça un autre lit.

Les quatre tours carrées de jadis sont réduites à trois, l'une d'elles ayant été démolie lors de la construction de la route de Vierzon. Dans celles qui subsistent se remarquent de belles ouvertures ogivales qui étaient les portes de la ville.

La porte d'en haut, auprès de la voie ferrée, signale, la première, Ménetou au voyageur; on y voit les traces d'un pont-levis; elle donne accès vers Selles-Saint-Denis, tandis que la porte d'en bas s'ouvrait vers le Cher. Auprès de la première des deux portes, se remarque, dans l'enceinte qu'elle troue, une brèche assez large et très nette comme une cassure, par laquelle la légende fait passer les protestants, lors des guerres de religion.

La porte d'en bas est percée dans une énorme tour carrée, dont deux étages subsistent encore au-dessus du rez-de-chaussée. Une herse la fermait, dont on peut apercevoir les rainures.

Le premier étage est éclairé par une large fenêtre romane, en partie du XVIe siècle, et remplacée par une

étroite et haute baie, au-dessous de laquelle se trouve une rangée de corbeaux. Les fenêtres romanes indiqueraient que la construction de ces tours remonte au XIe siècle, mais l'ogive sur laquelle elles reposent paraît devoir leur assigner une origine un peu plus récente.

Le corps de logis attenait jadis à la porte d'en bas. Un grenier, dont on voit toujours les pignons, surmontait son rez-de-chaussée et ses deux étages.

Le château fut remanié par des propriétaires qui le flanquèrent d'une aile contenant un escalier de cent huit marches. On y remarque, de plus, deux cheminées, dont une surtout est fort jolie.

Mais Ménetou n'était pas qu'une forteresse. La ville possède encore une église fort belle, dont la nef date du XIIIe siècle et où l'on peut voir, de plus, un fragment de colonne, surmontée d'un chapiteau conique supportant le bénitier, qui est un des rares débris de l'antique monastère ménotain. Cette pièce remonte au XIe siècle. Outre le monastère et l'église, de simples constructions privées existaient jadis dont il reste autre chose que des souvenirs. Un pressoir communal en fort mauvais état, une façade de maison Renaissance avec des pilastres et des chapiteaux coniques d'un bel effet, une masure du XVIe siècle construite de briques et de bois; auprès du presbytère, le pignon d'une maison où se voit une fenêtre du XIIe siècle; bien d'autres choses encore.

LA PORTE D'EN HAUT.

D'après une photographie.

Les habitants de la ville, à l'étroit dans des murs devenus inutiles, en tirèrent longtemps les matériaux de constructions plus pacifiques. Le château et l'abbaye, devenus propriétés communales, tombèrent pendant la Révolution dans le plus complet abandon. Celle-ci disparut entièrement; celui-là, grâce à sa masse, résista mieux. Il devint une ruine, sur laquelle des maisons se bâtirent, comme poussent des champignons dans le tronc d'un vieil arbre.

Le château fut acheté, il y a vingt ans, et son possesseur, pour 6000 francs, obtint le pavillon du XVIe siècle, construit par l'intendant de François Ier, la tour avec son escalier et les dépendances. Une auberge aujourd'hui est encastrée dans le château. Aux fenêtres anciennes sèchent de vieux linges qui les déshonorent. Quelques pièces sont habitées, d'autres converties en greniers, d'autres enfin, sont livrées aux chauves-souris et aux vents, qui semblent, les soirs d'hiver, par de longs sanglots, en pleurer les splendeurs disparues.

Voyageurs, quand vous irez aux bords de la Loire, ne craignez pas de faire le détour qui vous mène à Ménetou; plus peut-être que dans les châteaux classiques du beau fleuve vous y sentirez vibrer l'âme du passé.

Dr L. D'ANFREVILLE.

Fin des Troubles du Kouang-si.

MAINTENANT que le calme est à peu près rétabli dans le Kouang-si et que le Tonkin n'a plus à redouter, pour l'instant, du moins, le voisinage dangereux d'une rébellion, il nous est plus facile de juger cette longue aventure, qui dure depuis cinq ou six ans et qui faillit amener une intervention française dans le sud de la Chine.

Il n'y a pas eu, au Kouang-si, de révolte au vrai sens du mot. Toute révolte, toute rébellion suppose, en effet, une action directe contre le pouvoir central ou ses représentants. Un mouvement comme celui des Boxers est, lui-même, inspiré par une idée générale, et sa réussite doit permettre d'atteindre un but nettement défini. Dans tous ces cas, il y a un chef ou plusieurs chefs se concertant pour une action combinée. Au Kouang-si, rien de semblable : le pays a été bouleversé par des brigands, des bandits de montagne et de grand chemin.

On sait que la province frontière de notre Tonkin fut jadis choisie par l'empereur pour recevoir des forçats. Turbulents et n'ayant presque rien à perdre, ces gredins et leur descendance, lie de la population, entretinrent le trouble à l'état endémique dans toute la région.

L'aspect physique du pays devait, au surplus, les tenter : ses pics à peu près inaccessibles, ses grottes, ses couloirs souterrains, ses postes d'observation permettant de guetter au loin les convois et les caravanes descendant du Koueitchéou, du Yun-nan, du fond du Kouang-si même, pour se concentrer sur la grande artère, le Si-kiang, constituaient un merveilleux repaire de brigands.

La faiblesse de plusieurs gouverneurs successifs; l'agitation générale de la Chine en ces dernières années, la connivence fréquente des lettrés, qui se procuraient ainsi des revenus ou trouvaient l'occasion de satisfaire leurs rancunes en désignant leurs ennemis aux pirates; le découragement des soldats réguliers qui, peu ou pas payés, passaient aux « irréguliers » avec armes et bagages; telles furent les causes qui firent éclore en cette province les bandes des malfaiteurs.

Il n'y a pas de révoltés, pas de rebelles au Kouang-si, mais des bandes, des chefs de bande opérant pour eux sans aucun contact avec les chefs des bandes voisines, qu'ils considèrent comme des gêneurs et que parfois même ils combattent.

Les bandits de naissance et d'instinct, les gens compromis, les déserteurs de l'armée régulière se rangeaient sous le pavillon du chef le plus audacieux.

Et l'on conçoit, dès lors, combien il fut difficile de mettre fin à de semblables troubles.

Le gouverneur actuel et les mandarins de son choix se sont trouvés dans la nécessité de réduire l'une après l'autre les unités turbulentes qui tenaient la campagne. La mort, la capture ou la soumission des chefs ont amené le désarmement des soldats, et la confiance est revenue avec le calme.

Le Port de Londres. — Son insuffisance. — Les Travaux demandés.

L'ÉTUDE comparative que nous avons consacrée aux ports de Gênes et de Marseille nous a conduits à cette conclusion que le port français avait fort à faire pour ne pas se laisser devancer par son rival, dont la renaissance se manifeste avec une expansion toute juvénile. La décadence des vieux ports aurait-elle son heure fatale?

Si nous jetons les yeux sur la mer du Nord, nous constatons qu'à Londres la même inquiétude règne au sujet de son antique valeur : l'insuffisance de ses docks et l'absence complète des procédés modernes pour charger et décharger les navires, ont été maintes fois signalées à l'attention du gouvernement anglais qui, en 1900, nomma une commission pour examiner le bien-fondé de ces réclamations. Cette commission entendit des témoins pris dans toutes les catégories de négociants. Il y eut unanimité à demander une réforme complète. Des discussions et des conférences ont eu lieu dans diverses sociétés savantes. On a surtout fait remarquer que le port de Londres donne accès à d'énormes quantités de grains et de marchandises diverses destinées à une population de 9 millions d'habitants, et que ces gros tonnages ne peuvent être transportés économiquement que sur des navires de grandes dimensions. On a rappelé à ce sujet que, de nombreuses comparaisons, il résulte que si le transport d'une tonne à 12 nœuds de vitesse sur un navire de 150 mètres de long coûte 10 francs, il ne coûtera que 8 fr. 80 sur un navire de 180 mètres et 8 fr. 25 sur un navire de 210 mètres.

Or, à Londres, les docks de Millwall ne peuvent recevoir que des navires porteurs de grains de 143 mètres de long sur 17 mètres de large portant 7 300 tonnes, tandis que pour le même trafic on emploie à Liverpool des navires d'un tonnage supérieur de 25 pour 100. Les docks Albert ne peuvent admettre que des bateaux de moins de 162 mètres de long. Quant aux docks de Tilbury, qui pourraient recevoir des navires de toutes dimensions, ils sont trop éloignés pour que les marchandises puissent parvenir à Londres sans un transbordement coûteux sur wagons ou sur chalands.

D'ailleurs, il faut, pour un grand paquebot transatlantique, de huit à dix jours pour être déchargé, alors qu'à Liverpool et à Southampton un délai de quarante-huit heures est plus que suffisant. Enfin l'élévation des droits de rivière et des frais de port est très grande sur la Tamise et dans la capitale de l'Angleterre.

L'ensemble de ces faits peut amener une chute rapide du trafic du grand port anglais et démontre la nécessité d'être toujours en éveil, quelle que soit l'importance d'un port, s'il veut conserver son rang et sa clientèle.

Un Animal indicateur de l'heure des Marées.

VOICI un cas très intéressant, que l'on pourrait mettre en doute s'il n'était garanti par la haute autorité de M. Ed. Perrier, l'éminent directeur de notre Muséum.

Il existe, sur les côtes de l'Océan, une sorte de ver plat, qui répond au nom de *Convoluta roscoffensis*, et qui se répand sur les plages à marée basse. Ces animaux qui, par leur agglomération, forment de larges plaques verdâtres, disparaissent dans le sable quand la mer monte; ils effectuent ainsi un mouvement inverse de la marée. Or l'instinct de ce mouvement persiste quand on transporte les *Convoluta* loin de la mer. En prenant un bloc de sable qui les renferme et en le plaçant dans un aquarium, on peut suivre, à Paris, par exemple, les oscillations de la mer, avec les différences qu'elles présentent chaque jour; on a, en quelque sorte, chez soi, un indicateur de l'heure des marées sur la plage qu'on vient de quitter.

Malheureusement, ces intéressants animaux ne peuvent guère se conserver plus d'une dizaine de jours; mais cette persistance d'instinct n'en est pas moins un fait curieux à constater.

Berchon. — *En Danemark*. Paris, Hachette 1903, in-12 de 250 pages, avec gravures. Prix : 4 francs.

NOUS n'avons pas à présenter M. Berchon à nos lecteurs. Son volume d'impressions de voyage sur le Danemark est des plus séduisants; les observations en sont fines et justes, écrites d'une plume souvent alerte, illustrées par un crayon plus alerte encore; peut-être sont-elles parfois un peu trop brèves, mais c'est là un défaut dont M. Berchon se corrigera aisément. D'ores et déjà, le volume intitulé *En Danemark* mérite d'être bien accueilli. On y trouvera, — sur Copenhague bien plus que sur l'île de Fionie et sur le Jutland, — des renseignements exacts, de fines observations et aussi des traits amusants. A côté d'un guide du pays, il conviendra donc d'emporter en Danemark le livre de M. Berchon, parce qu'il est bien informé, et aussi parce qu'il fait aimer un peuple qui aime lui-même beaucoup la France.

Edmond Lambert. — *Voyage d'un Canadien français en France*. Paris, Lemerre, 1903, in-12 de 308 pages. Prix : 3 fr. 50.

Récolte et Conservation des Foraminifères.

Au point de vue de l'aspect, les Foraminifères peuvent être comparés à de petites coquilles, sinon microscopiques, du moins tout juste visibles à l'œil nu. Malgré leur ténuité, ils sont fort jolis, et leur élégance ainsi que leur finesse valent bien celles des Diatomées. Leur intérêt, en histoire naturelle, est très grand; car, malgré leur complexité apparente, ce sont des organismes très simples, puisqu'ils sont formés d'une seule cellule. Quand ils sont vivants, ils sont entourés de filaments d'une très grande délicatesse qui leur servent à se déplacer et à capturer les êtres encore plus petits qu'eux dont ils font leur nourriture. Mais ils sont réduits à leur coquille, qui affecte des formes presque indéfinies de bouteilles, de boîtes, de cornemuses, de spires enroulées, etc., le tout plus ou moins criblé de trous à la surface et divisé en loges à l'intérieur. Ces coquilles minuscules font la joie des collectionneurs et des naturalistes : certains même se sont voués exclusivement à leur étude.

ABONDANCE

On les rencontre surtout sur les côtes sableuses où ils sont parfois en quantités très grandes. Ainsi, 30 grammes de sable, ramassés près du môle de Gaète, en renferment un million cinq cent mille. Dans certains dragages profonds, le dépôt, ramené au jour, n'est parfois entièrement composé que de leurs coquilles. M. Schlumberger, auquel sont dus les renseignements qui vont suivre sur la récolte des Foraminifères, a pu, de la sorte, en compter cent seize mille dans 1 centimètre cube.

CHASSE DANS LE SABLE

Lorsqu'on se met à la recherche des faunes actuelles, il ne suffit pas de ramasser le sable des plages; pour peu que les grains en soient un peu grossiers, on n'y retrouverait que les plus grands Foraminifères, et généralement usés et roulés. On ramassera de préférence le cordon littoral déposé par une mer très calme à la limite de la marée; il se distingue par une couleur plus foncée que la plage et se compose d'une foule de débris très légers, Algues, Spongiaires, petits Gastéropodes, Echinodermes et Foraminifères. Mais il ne donnerait pas la faune générale du lieu où l'on opère; il faut, pour la compléter, recueillir, à marée basse, un peu de la vase de la surface, emporter une provision de petites algues, des spongiaires ou polypiers qui croissent sur le fond, et se procurer, quand on le peut, au moyen d'une drague, d'une cuiller emmanchée ou de tout autre instrument approprié dans ce but, du sable ou de la vase de différentes profondeurs.

Là où la mer est constamment agitée et roule des galets, les coquilles délicates sont broyées, et ce n'est guère qu'au delà de dix mètres de profondeur, là où les flots n'ont plus d'action permanente sur le fond, qu'on peut espérer une récolte fructueuse.

ESPÈCES FOSSILES

Dans toutes ces recherches au bord de la mer, il est indispensable de se prémunir contre des erreurs possibles provenant d'un mélange de faunes vivantes et fossiles. Partout où le rivage est entouré de falaises marneuses ou sableuses, l'action combinée du vent et des eaux de pluie qui lavent la surface, et des lames qui sapent la base et font ébouler les parois du bord, a pour résultat de désagréger le terrain et d'en séparer les Foraminifères, dont les coquilles viennent se mélanger aux espèces vivantes. Si les falaises appartiennent à des terrains secondaires, on distinguera facilement les foraminifères fossiles à leur teinte plus foncée, au remplissage de leurs loges par les particules de marne fine ou à d'autres caractères résultant de la fossilisation. Mais, lorsqu'elles sont taillées dans les terrains tertiaires, leurs Foraminifères auront, non seulement tout l'aspect des coquilles vivantes, mais encore on y trouvera parfois exactement les mêmes espèces qui peuplent la mer, dont ces falaises forment le rivage. Il ne reste alors qu'un moyen pratique de s'éclaircir : il consiste à recueillir à la fois les deux faunes, dans la falaise et dans la mer, de les comparer et de procéder par élimination.

ESPÈCES FLOTTANTES

Lorsqu'on peut disposer d'une embarcation, on aura la chance de faire une moisson de Foraminifères flottants, si, par une mer très calme, on promène à la surface de l'eau un filet de mousseline fine à moitié immergé. On dispose les supports de l'étoffe de manière à pouvoir l'en dégager facilement et à la remplacer lorsqu'on la suppose garnie d'animalcules. Les pièces de mousseline sont plongées à mesure dans un flacon plein d'eau douce ou d'alcool et emportées telles quelles. Les petites coquilles de Foraminifères et les Radiolaires se détachent de l'étoffe, tombent au fond du flacon et sont recueillies par décantage.

S'il n'est pas donné à tout le monde de se rendre au bord de la mer, il reste aux chercheurs quelques ressources plus précaires, mais qu'il ne faut pas dédaigner. Sur les innombrables coquilles d'huîtres que le commerce livre à la consommation des gourmets, sur les patelles et autres coquillages comestibles qui nous arrivent couverts de petites algues, même dans l'estomac des poissons qui viennent sur nos marchés, on trouvera souvent des Foraminifères entraînés avec le support qu'ils habitaient, ou avalés par des poissons qui se nourrissent d'algues.

RECETTES FACILES

Les éponges brutes en contiennent de grandes quantités, mêlées à des coquilles ou à des grains de sable; seulement ils sont alors roulés et usés par suite du mouvement giratoire incessant que l'éponge imprime avec ses cils vibratiles à tous les corps étrangers qui arrivent à sa portée. On peut explorer aussi les grands polypiers qui figurent quelquefois imparfaitement nettoyés, et contiennent alors, dans leurs interstices, des faunes de Foraminifères provenant des mers lointaines.

On obtiendra enfin d'intéressantes séries en se faisant envoyer les résidus ramenés au jour par les pattes de l'ancre ou par la sonde des navires de commerce ou de l'Etat.

On peut encore avoir recours aux dragages profonds, dont nous ne parlerons pas, parce qu'ils exigent de grands frais d'organisation.

TRIAGE

Le triage des Foraminifères se fait au moyen d'un pinceau fin humecté. On peut opérer à la loupe ou mieux sous le microscope. Dans le premier cas, on sème le sable desséché sur un carton recouvert de papier noir divisé par des lignes blanches en cases numérotées; dans le second, sur un porte-objet bridé en long par deux lames de verre étroites collées au baume de Canada.

LAVAGE

Mais avant de procéder au triage, il est indispensable de laver les récoltes à l'eau douce, autant pour enlever le sel qui produirait des efflorescences nuisibles à la conservation des coquilles, que pour les dégager de la marne ou des mucosités animales ou végétales qui les enveloppent et qui voilent leurs ornements extérieurs.

On s'exposerait à perdre beaucoup de petites espèces, si on opérait ce lavage sans précautions. En effet, lorsque le sable ou la marne ont été bien desséchés, la plupart des Foraminifères ont leurs loges pleines d'air, et, placés dans l'eau, ils vont flotter à la surface. On profite de cette circonstance, comme nous le verrons tout à l'heure, pour faciliter le triage; pour le lavage, elle est préjudiciable, les coquilles flottantes ne seraient pas nettoyées. On commencera donc par humecter largement, pendant quelques instants, le sable avec de l'alcool qui pénètre plus facilement dans les loges, et rend les coquilles fondrières. On y verse ensuite de l'eau et on agite le vase; en les débarrassant à mesure de l'eau trouble, on finit par nettoyer complètement les Foraminifères. Si les mucosités sont trop tenaces, on en aurait raison par un bain de potasse caustique ou de carbonate de potasse à chaud ou à froid, suivi d'un lavage à l'eau pure. La cuisson dans la potasse procure un autre avantage, elle décompose en partie les débris d'algues qui sont souvent mélangés au sable; ils flottent alors entre deux eaux et on s'en débarrassera plus facilement. Le produit du lavage est ensuite soumis à une dessiccation complète. Nota : ceux qui rechercheraient en même temps des Radiolaires ou des Diatomées, devront éviter ce bain de potasse qui dissout les tests siliceux.

(*A suivre.*) HENRI COUPIN

L'Abbaye de Montmajour.

En France, dans le département des Bouches-du-Rhône, à 4 kilomètres de la célèbre ville d'Arles, deux jolies collines se dressent. L'une est appelée la montagne de Cardes, et l'autre le mont Majour. Dans la langue provençale, ce mot majour *signifie majeur ; cette colline est en effet la plus élevée. Elle offre aujourd'hui l'intérêt d'une très ancienne abbaye qui porte son nom.*

Nous ne sommes plus au temps où ce fameux mont Majour, par la richesse de sa végétation, était considéré comme le « salve », le salut de la Provence; jamais colline n'eut aussi grande réputation pour l'abondance de ses fleurs et de ses plantes médicinales que celle-ci, pendant le règne de l'empereur Constantin, époque fort renommée de la célèbre ville d'Arles. La colline s'élevait au milieu de vastes marais, que l'on ne pouvait franchir que sur des esquifs, et, chaque année, au moment du printemps, le jour où l'on fêtait la belle déesse Flore, la jeunesse d'Arles, fort gaiement, se rendait au mont Majour, pour cueillir la première verdure.

Les jeunes filles, chantant, marchaient en nombre; elles remplissaient leurs corbeilles de plantes bienfaisantes et de fleurs jolies; elles en paraient leur corsage, en mettaient des guirlandes sur leurs têtes et sur leurs épaules.

Les jeunes gens étaient fiers aussi d'être parés des plantes fameuses de cette gaie colline; on s'offrait mutuellement des fleurs en ce jour de fête printanière. En être très couvert était donc une preuve d'une nombreuse famille et clientèle, et de beaucoup d'amis; ne point en avoir, au contraire, était humiliant et signifiait pour le Romain ou la Romaine de cette époque : haine, abandon ou mépris.

INTÉRIEUR DU COUVENT DES MOINES.

D'après une photographie.

Le proverbe : « pris sans vert » est expliqué par certains érudits d'après cette coutume à la fête de Flore.

L'origine exacte de l'abbaye de Montmajour reste enveloppée dans les brouillards des temps. Elle est excessivement ancienne, et malgré les recherches de nombreux architectes et archéologues dans les ruines et les manuscrits, la légende tient souvent la place de la réalité. Certain récit fait remonter l'origine de Montmajour à l'an 28 après J.-C. Un autre l'attribue à Childebert, et certain vieux grimoire nous conte que « Childebert, fils de Clovis, chassant un jour aux environs des montagnes de Cardes et de Montmajour, y trouva une grande troupe de bons religieux, qui vivoient fort austèrement parmy les bois, sous la règle et la discipline de saint Césaire, ce qui esmeut le roy à dévotion et leur fit bastir dans la montagne une maison pour leur retraicte. » Saint Césaire aurait dédié son église à saint Pierre et vécu bien longtemps dans ce monastère avec ses religieux. Mais, d'après une autre tradition, « les Sarrasins, après avoir envahi la ville d'Arles, auraient détruit l'abbaye et la chapelle de saint Césaire; lors Charlemagne, sur les collines mêmes de Montmajour, aurait pourchassé et vaincu les Sarrasins. » En effet, dans la petite chapelle Sainte-Croix de

la curieuse abbaye, on a déchiffré, en latin, l'inscription suivante : « Qu'il soit connu de tous, que le très illustre prince Charlemagne, roi des Francs, ayant mis le siège devant la ville d'Arles, tombée au pouvoir des infidèles et s'en étant rendu maître, poursuivit avec son armée ces barbares, qui s'étaient retirés sur les hauteurs de Montmajour et s'y étaient fortifiés, remporta sur eux une éclatante victoire, et en reconnaissance de ce triomphe, comme pour en perpétuer le souvenir, a fait consacrer cette église en l'honneur de la Sainte Croix, a relevé de ses ruines le monastère de Saint-Pierre entièrement détruit par les infidèles, l'a repeuplé de moines, lui a assigné de nombreuses dotations, et l'a comblé de ses dons. Beaucoup de Francs tombés dans le combat ont été ensevelis dans ce monastère ; frères, priez pour eux. »

Mais, chose étrange, ni le style, ni les caractères de cette inscription ne sont de l'époque ; ils ne datent que du xve siècle. Cette seconde hypothèse sur l'origine de Montmajour peut donc encore être une erreur. Enfin, une autre tradition, plus vraisemblable, nous apprend qu'une certaine bonne dame très riche, portant le nom de Theucinde, acheta l'île de Montmajour vers l'an 977, et y fit élever, à ses frais, un grand monastère qu'elle offrit aux pauvres ermites errants qui vivaient pieusement dans les montagnes de Cardes et Majour. L'on ne peut, en effet, y trouver des vestiges de constructions antérieurs au xe siècle.

GALERIE DU MONASTÈRE.

D'après une photographie.

Ces ruines comprennent plusieurs parties fort différentes et toutes curieuses : la chapelle, la tour, la crypte, le cloître, le confessional de Saint-Trophyme, le puits et de nombreux tombeaux.

Chacune de ces parties pourrait en elle-même être le sujet d'une étude spéciale et détaillée ; mais nous devons ici nous contenter de les parcourir rapidement avec le lecteur. La chapelle de Montmajour fut fondée par l'abbé Rambert, supérieur de l'abbaye, en l'an 1019, et consacrée par Monseigneur Pons de Marignagne, archevêque d'Arles. On remarque dans cette chapelle deux tombeaux de style gothique, celui de Bertrand de Malsang et celui de son frère Chevalier. La crypte de cette chapelle est surtout fort curieuse ; elle rappelle de véritables oubliettes du Moyen Age. Elle est sinistre et sombre, et le gardien du château, en la faisant visiter, n'oubliera jamais de dire que de nombreux prisonniers sont morts autrefois sur ces pierres froides, au temps de la Féodalité, et plus tard, à celui de la Révolution. Cette crypte sombre et glaciale était, dans l'abbaye, la cellule pénitencière, et l'on retrouve encore, incrustés dans la pierre, les noms de ceux qui y ont langui et qui y sont morts aux xe, xie et xiie siècles.

C'était un passe-temps pour ces malheureux d'inscrire leur nom et la date de leur emprisonnement.

On remarque spécialement le nom de Guillaume de Pralleuc, qui, d'après la tradition, l'aurait gravé dans le roc avec ses ongles.

A l'époque de la Révolution française, l'abbaye de Montmajour, déjà fort délabrée, servit de prison pour les nobles de la région méridionale.

De la chapelle, nous pouvons passer dans le cloître, qui est une merveille des constructions du Moyen Age, avec ses colonnes à chapiteaux soutenant la voûte du promenoir, encadrant un espace de terre rempli d'herbes sauvages, et un espace du ciel qui devait autrefois se refléter dans le puits, rempli aujourd'hui de pierres écroulées et de la poussière des temps.

Dans ce cloître, on aperçoit encore des restes de peintures provenant de deux tombeaux : celui du comte Geoffroy de Provence, un bienfaiteur de l'abbaye de Montmajour, et celui de l'abbé Jean Hugolin, qui y vécut. Les dalles sont ornées d'écussons et de caractères grossiers fort usés. La galerie ouest de ce joli cloître fut entièrement reconstruite au xviiie siècle, et n'a pas le même caractère que les trois autres.

Une très vieille petite chapelle à colonnes, connue sous le nom de confessionnal de Saint-Trophyme, se trouve à l'arrière de l'abbaye. C'est la partie la plus curieuse de ces ruines. Son origine remonte à l'introduction du christianisme dans les Gaules, à saint Trophyme.

La perspective de ce mignon sanctuaire abandonné est triste et imposante ; une ouverture vulgaire, taillée à même la pierre, est l'endroit exact, dit-on, où confessait le fameux saint Trophyme, qui restait des journées entières à prier et à méditer dans cette chapelle qui porte encore son nom.

Huit petites colonnes, supportant trois voûtes fort basses, sont surmontées de chapiteaux primitifs. Dans la chapelle même, à l'entrée, sur les côtés et dans le fond, on remarque des tombes en pierre ; et, bien qu'elles soient fort petites et qu'elles n'aient pu être que des tombes d'enfants, on a dit que ce furent les guerriers de Charlemagne qui reposèrent en ces caveaux.

La grande tour est encore bien solide, complète et fort haute. Elle date du xive siècle et fut bâtie par

Pons d'Ulmo, en l'an 1369, époque à laquelle les religieux adoptent l'étude des vieux manuscrits, connue par eux sous le nom de : « Règle de saint Benoît ».

Du sommet de cette tour antique, où le mistral souffle avec violence et fait entendre de véritables cris de guerre, entre les pierres branlantes, le voyageur contemple un inoubliable panorama.

Voici le mont de Cardes, frère du mont Majour; la ville d'Arles, dont l'ensemble des maisons blanches de poussière, des clochers et des ruines, resplendit dans un éblouissant soleil; dans le lointain, le donjon de Beaucaire; à l'autre extrémité du plateau, les tours de Saint-Gabriel. Les découpures étranges des Alpines bleues encadrent ce panorama féerique, et le grand Rhône, le bienfaiteur de la contrée, traverse comme un ruban d'argent ce resplendissant décor. Fontvieille, petit village rempli de mâs aux murs crénelés, de portes en ogive, ruines du Moyen Age, est l'ancien fief de l'abbaye de Montmajour. L'aspect du monument, à l'époque de sa splendeur, vers l'an 1200, tenait à la fois du monastère et du château fort. Beaucoup de grands seigneurs du temps et de nobles dames pieuses choisirent cette poétique abbaye pour faire une retraite, pour expier une faute ou simplement pour se reposer de la vie de château. Certains héros fameux achevèrent une vie guerrière en moines de Montmajour. L'un d'entre eux, plus célèbre que d'autres, connu sous le nom de Monge de Montmajour, fut surnommé le fléau des poètes, et pour cause.

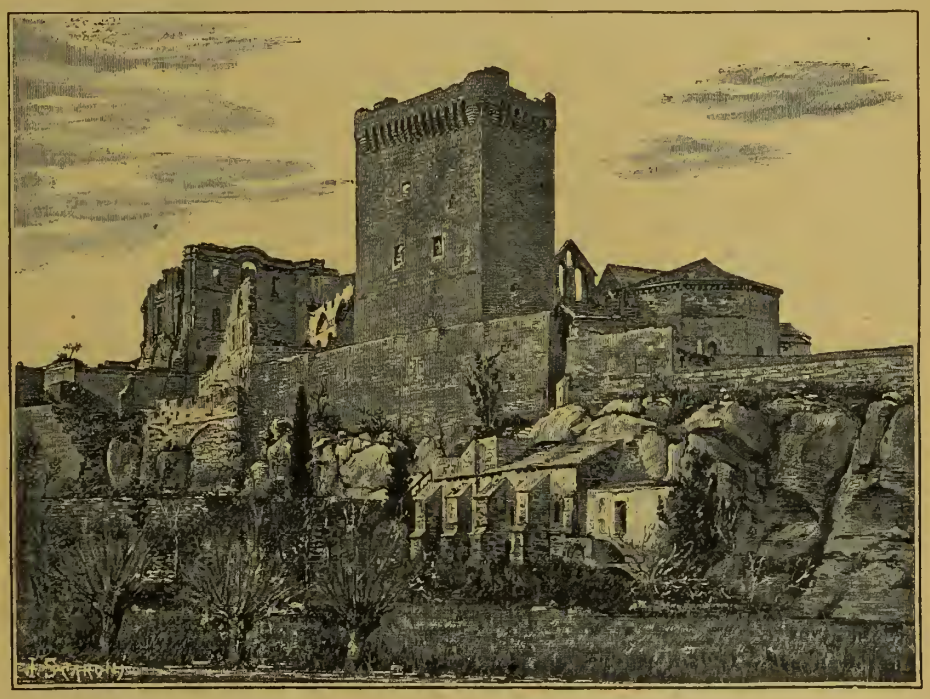
Au XVIIe siècle, sous Louis XIV, une grande partie de l'abbaye fut reconstruite d'après les plans du célèbre architecte Mansard, mais elle ne fut jamais terminée. Louis XIV, craignant une rivalité avec les splendeurs de Versailles, donna brusquement l'ordre d'arrêter ces constructions. Cet ordre fut exécuté. Cette superbe partie de l'abbaye fut saccagée en 1793; cependant, encore aujourd'hui, on peut la remarquer : elle fait disparate avec le cloître, la tour et la chapelle Moyen Age, et une légende populaire raconte que l'on pouvait compter autrefois, sur cette vaste construction, autant de fenêtres qu'il y a de jours dans l'année.

L'ensemble de Montmajour est fort pittoresque, impressionnant pour le poète et pour l'artiste, intéressant pour l'historien et pour l'archéologue. Toutes ces pierres ont le reflet du chaud soleil de Provence. Chaque pan de mur ébréché, chaque vieille porte ou fenêtre, une citerne, un escalier incomplet, de vastes salles d'une hauteur prodigieuse, la tour crénelée, tous ces décors parlent à l'esprit, l'émeuvent. Cette abbaye château fort rappelle les époques lointaines du Moyen Age, guerrières et pieuses, chevaleresques et puissantes.

RENÉE ALLARD.

Ce que coûte l'Augmentation de la Vitesse des Navires.

LES grandes compagnies de navigation se livrent à une lutte continue au sujet de la vitesse de leurs paquebots. Ainsi le veut la clientèle, qui est de plus en plus pressée.



RUINES DE L'ABBAYE DE MONTMAJOUR.

D'après une photographie.

On cria au miracle quand naguère la *Lucania* et la *Campania*, anglais, donnèrent 21 milles (le mille vaut 1 852 mètres). On s'extasia quand le *Deutschland* et le *Kaiser Wilhelm II*, allemands, traversèrent l'Océan à des vitesses moyennes voisines de 23 milles à l'heure. Aujourd'hui, l'Angleterre donne à la Cie Cunard une importante subvention pour qu'elle construise des paquebots devant marcher 25 milles à l'heure.

Mais la vitesse coûte cher, très cher même. A ce sujet, une étude très curieuse a été faite des conditions à remplir dans la construction d'un navire et des dépenses correspondantes pour chaque augmentation d'un nœud dans la vitesse moyenne qu'on veut lui imposer.

Prenons par exemple, comme type, un steamer transatlantique marchant à 20 nœuds, d'une longueur

de 180 mètres, muni d'une machine de 19 000 chevaux. Un tel navire coûtera 8 750 000 francs environ et sera susceptible de recevoir de son gouvernement une subvention annuelle de 225 000 francs.

Pour être capable de fournir une vitesse de 23 nœuds, ce navire devrait avoir 210 mètres de long, 30 000 chevaux de force : il coûterait 14 375 000 francs, et le chiffre de sa subvention annuelle s'élèverait à 1 700 000 francs.

En poursuivant la progression, on trouve que les nouveaux steamers à 25 nœuds de la Compagnie Cunard devront satisfaire aux conditions suivantes : longueur, 228m75; puissance, 50 000 chevaux; coût, 25 millions; subvention annuelle, 3 750 000 francs.

Et si l'on voulait encore accroître à peine cette vitesse d'un nœud, c'est-à-dire gagner 26 nœuds ou 45 kilomètres par heure, il faudrait, dans le steamer de 25 nœuds, majorer ces chiffres de plus de 6 mètres pour la longueur, de 16 000 chevaux pour la puissance; ce qui, proportionnellement, augmenterait de 3 000 tonneaux le déplacement, de 1 250 tonnes la consommation du charbon pour une traversée simple de l'Atlantique et de plus de 6 millions le coût d'établissement.

Ce n'est pas tout : le nombre des hommes employés aux machines et à la chaufferie, qui est de 100 environ dans un steamer marchant à 20 nœuds, sera de 150 pour le type 23 nœuds, de 260 pour le 25 nœuds et de 340 pour le 26 nœuds.

On voit à quelles exagérations de dépenses conduit la lutte pour la vitesse, surtout lorsqu'on arrive aux allures les plus rapides qu'il soit possible d'obtenir dans les conditions actuelles de propulsion.

Les Lebachas ou limiers humains d'Abyssinie.

L'Orient est la patrie des histoires merveilleuses. Mais l'histoire des *lebachas*, qui nous vient d'Abyssinie, a pour garant un narrateur qui n'est pas le premier venu : c'est le célèbre M. Ilg, le conseiller intime de Ménélick, qui a fait le récit suivant à un journaliste zurichois.

Toutes les fois qu'un crime est commis en Abyssinie, la police, de là-bas, s'adjoint provisoirement un *lebacha*, ou jeune garçon de douze ans, qu'elle conduit sur le lieu du crime. Là, le petit auxiliaire boit du lait dans une corne où l'on a jeté une poudre verte; puis on le fait fumer dans un narghileh où une poudre noire a été mélangée au tabac. Il tombe alors dans un état d'enchantement ou de somnambulisme, qui le fait se lever brusquement, et courir, courir, faire le tour des maisons, scruter celle-ci, sauter dans celle-là, en sortir, reprendre sa course, jusqu'au moment où il tombe sur le criminel. Si, par hasard, il traverse un cours d'eau, il se réveille aussitôt, et tout est à recommencer.

Voici trois faits racontés — et garantis vrais — par M. Ilg, qui en fut témoin.

A Addis-Ababa, une maison avait été incendiée. On soupçonnait une main criminelle. Un lebacha est appelé, endormi sur le lieu du sinistre. Il se mit à courir sur la grand'route, sans trêve ni repos, et avec une telle rapidité, qu'il mit hors d'haleine les meilleurs coureurs qui le suivaient. Il fallut les faire relayer par d'autres coureurs placés d'étape en étape. La course dura six heures. Au bout de ce temps, le lebacha quitte brusquement la route, entre, toujours courant, dans un champ où travaillait un fellah, sur lequel il se jette et qu'il terrasse. Le fellah nia tout; mais, ne pouvant fournir un alibi pour le jour où avait été commis l'attentat, il fut convaincu de mensonge et dut s'avouer l'auteur de l'incendie.

Une autre fois, deux courriers, porteurs d'argent et chargés d'une mission diplomatique, se rendaient à pied de Harrar à Addis-Ababa. En route, un voyageur les rejoint, qui, à l'étape, profitant de leur sommeil, les tue l'un et l'autre d'un seul coup de revolver et les dépouille.

A Addis-Ababa, où les courriers étaient attendus, on eut tout de suite l'idée d'un attentat sur leur personne, et l'on se mit à leur recherche. Quand on eut trouvé les cadavres, le lebacha amené là et tombé dans son sommeil somnambulique, rentra en courant dans la ville, passa près d'une église dont il baisa le seuil, baisa le seuil d'une seconde église, se précipita sous une sorte de voûte funéraire, fit le tour de quelques huttes d'indigènes et tomba dans un profond sommeil sur l'escalier de l'une d'elles. Le propriétaire n'était pas chez lui à cette heure-là : on s'informa, on le découvrit dans une cachette, et on l'enferma. Il niait tout; mais, dans sa maison, on mit au jour des objets ayant appartenu à ses deux victimes. L'empereur, qui s'intéressa à cette affaire, voulut interroger lui-même le meurtrier, qui lui avoua qu'il avait pris exactement le chemin suivi par le lebacha, y compris la voûte funéraire, où il avait essayé de cacher l'argent dérobé.

On le voit, le lebacha est une espèce de chien de chasse d'espèce humaine, qui, comme cet animal, flaire une piste. Ajoutons que ces lebachas appartiennent tous à la même famille dont les membres, très nombreux, se trouvent disséminés dans toute l'Abyssinie. Un jour — c'est la troisième anecdote, — l'empereur se défiait des capacités de l'un d'eux à cet égard. Il déroba donc à l'impératrice un bijou qu'elle chercha en vain. On cria : au voleur! Le lebacha en question, une fois endormi, s'élance dans toutes les pièces des appartements de l'impératrice, puis entre dans le palais de l'empereur. Là, il tombe sur le lit même du souverain, où le bijou était caché!

Est-ce là du somnambulisme? La parole est aux savants.

Au Congo français.

M. Gentil, lieutenant-gouverneur du Congo, revenu depuis peu en France, dit que notre colonie est calme. Sa situation est prospère et va constamment en s'améliorant. Le Congo belge, par contre, n'est pas exempt de troubles.

Comment on manifeste en Autriche-Hongrie.

Au cours de notre excursion en Dalmatie, nous approchions de Sebenico, jolie ville construite au fond d'une baie et dont l'amphithéâtre descend pittoresquement jusqu'au bord de la mer.

Mais, en abordant au quai, nous restons frappé de stupéfaction à la vue d'un étrange spectacle : toutes les maisons sont tendues de noir, toutes les lanternes voilées de crêpe; partout des drapeaux slaves en berne, cravatés de deuil; c'est d'un effet lugubre et saisissant.

LES POMPIERS DE SEBENICO PRENANT PART A LA MANIFESTATION.

Mille questions se pressent sur nos lèvres. Qui est mort? Quel événement désastreux a pu frapper ce coin d'ordinaire si paisible de l'Adriatique? Pourquoi ces drapeaux slaves dans un pays autrichien? Nous interrogeons à ce sujet un officier de la marine austro-hongroise, comme nous, passager sur le *Sultan*, et nous apprenons que la population de Sebenico — essentiellement croate — a pris le deuil des victimes d'Agram. Ces faits nous sont d'ailleurs confirmés à l'hôtel où nous descendons, et l'on nous annonce pour le lendemain une imposante manifestation que nous sommes très curieux de voir.

JEUNES FILLES DE SEBENICO AVEC, AU BRAS, LE BRASSARD DE DEUIL POUR LES VICTIMES D'AGRAM.

Photographies de M. G. Normand.

Le soleil, en se levant le dimanche matin, éclaire le même spectacle lugubre. Seulement, les lanternes sont restées allumées sous leurs voiles de crêpe, les drapeaux endeuillés se sont multipliés, les tentures plus nombreuses sont recouvertes d'affiches aux larges bords noirs, rédigées en slave, en croate et en italien, invitant tous les habitants à s'unir pour protester contre le joug de l'Autriche et à prendre part à la grande manifestation qui doit avoir lieu dans la matinée.

Devant d'autres affiches flétrissant la conduite du Gouvernement, des groupes nombreux stationnent; la foule se presse à la devanture d'une librairie où se trouve exposée, dans un cadre noir, une photographie prise à Agram, sur la place Jellacie, au moment où les troupes autrichiennes exécutent la fameuse charge qui fit, dit-on, trente-huit victimes.

A neuf heures, tout le monde se retrouve à la cathédrale; un long cortège d'hommes, de femmes et d'enfants s'engouffre dans le chœur, la nef et les bas-côtés; en quelques instants le vaste édifice est devenu trop étroit pour contenir la foule qui se presse aux portes. La messe est dite au milieu d'un profond silence, sinon d'un recueillement parfait.

Puis un grand meeting a lieu sur la place, où une estrade a été préparée pour la municipalité et les chœurs. Nous cherchons en vain à gravir un escalier déjà bondé de curieux, afin de dominer la foule et de photographier cette scène, quand, d'une fenêtre voisine, on nous appelle et, quelques secondes après, nous sommes confortablement installé à un balcon, chez une famille accueillante à laquelle nous nous efforçons de témoigner notre reconnaissance par des signes expressifs et par les quelques mots d'italien qui forment tout notre vocabulaire.

Pendant ce temps, le chef de la municipalité prononce un discours invitant tous les Slaves à l'union; puis les *Sokols* mettent un genou en terre et le chœur entonne l'hymne slave, que tous les assistants écoutent tête nue, dans le plus religieux silence.

Le cortège se forme pour la procession : en tête, les *Sokols* (société militaire); puis viennent successivement, par rangs de deux ou de quatre[1] : 1° les femmes et jeunes filles; 2° les hommes; 3° les dames et demoiselles; 5° les *gradjani* (citoyens); 5° deux sociétés croates; 6° les chœurs; 7° la municipalité; 8° les députés et représentants; 9° les pompiers. En tout, plus d'un millier d'individus.

Le cortège, précédé et suivi d'agents de la police autrichienne, se déroule dans l'ordre le plus parfait, sans un cri, sans un geste, et certes c'est une manifestation imposante et grandiose que cette longue théorie d'hommes, de femmes, de jeunes gens, de jeunes filles, un crêpe au bras, précédés de noirs étendards, défilant, entre ces lampes voilées de deuil et ces dra-

1. Nous traduisons fidèlement les désignations données par le programme à chaque classe de citoyens.

peaux en berne, lentement, silencieusement, comme s'ils accompagnaient à leur dernière demeure les corps de leurs frères slaves tombés à Agram sous les balles autrichiennes.

Nous avons eu la bonne fortune de rencontrer un habitant du pays qui parle fort bien notre langue; tout jeune, il a déserté, comme plusieurs de ses concitoyens, afin de ne pas servir l'Autriche, et il a été en Algérie s'engager dans la légion étrangère, où il a combattu pour la France, qu'il considère comme sa seconde patrie. Il a bien voulu nous expliquer la cause véritable et le but politique de ces manifestations, dont les troubles d'Agram ne sont que le prétexte.

« La Dalmatie, la Croatie et la Slavonie, nous dit-il, ne sont autrichiennes que de nom; la population de ces trois provinces ne veut accepter ni la domination, ni la langue autrichiennes; son cœur est slave et c'est aussi la langue slave qu'elle prétend conserver. (Nous avons pu d'ailleurs nous rendre compte par nous-même qu'avec l'allemand il nous est absolument impossible de nous faire comprendre des habitants et qu'il faut parler un dialecte slave ou l'italien.) Les troubles d'Agram sont l'occasion de manifestations dans les trois provinces, qui tiennent à nettement affirmer leur origine slave et qui rêvent de reconquérir leur indépendance et leur liberté. Elles veulent former un État des Slaves du sud, catholiques romains, auquel se réuniraient peut-être plus tard l'Herzégovine et la Bosnie, et c'est pourquoi les habitants sont non seulement antiautrichiens mais antiserbes, car la Serbie est orthodoxe. Cependant ils attendent l'appui de la Russie et ils espèrent que cette puissance et la France, son alliée, les aideront à reconquérir leur indépendance. »

Leur espérance sera-t-elle déçue? Les Dalmates ne verront-ils pas se renouveler pour eux la triste aventure des Cubains? C'est ce que nous apprendront des événements peut-être plus prochains qu'on ne le croit.

Quoi qu'il en soit, nous avons assisté, quelques jours plus tard, à une seconde manifestation qui vaut aussi la peine d'être rapportée.

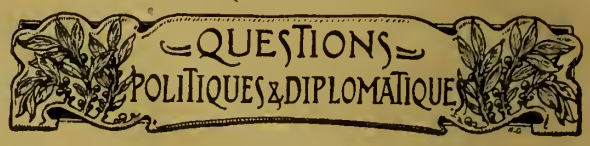
Nous sommes cette fois sur le *Graf Wurmbrand*, et nous approchons de Cattaro, petite ville autrichienne frileusement blottie au pied de l'imposant massif monténégrin.

Sur le quai de débarquement, une foule nombreuse est réunie. Nous sommes bientôt assez près du rivage pour distinguer les hommes en redingote noire, les femmes en élégantes toilettes sur lesquelles tranche le brassard de crêpe, enfin les drapeaux slaves cravatés de deuil.

C'est une manifestation en l'honneur de deux députés de Cattaro, MM. Saritel et Verona, l'un, instituteur, l'autre, professeur à l'École nautique, qui sont sur notre steamer, retour de Vienne où ils ont été protester contre la conduite des agents du Gouvernement lors des troubles d'Agram, auprès de l'empereur, qui d'ailleurs ne les a pas reçus. Les habitants de Cattaro ont préparé à leurs représentants une grande réception. Avant même d'aborder, on entend leurs acclamations répétées : « Vive Saritel! vivat! vivat! vivat! — Vive Verona! vivat! vivat! vivat! »

La musique joue l'hymne slave, écouté, tête nue, dans un profond recueillement. Puis les cris se font entendre de nouveau en l'honneur des députés. Dans la foule, un homme agite son chapeau en criant : « Vivent les Croates! — Hurrah! hurrah! hurrah! répondent les assistants. — Mort aux Autrichiens! vocifère un autre. — A mort! à mort! à mort! » répètent les manifestants. Puis le cortège se met en marche et rentre paisiblement en ville, précédé de la musique et des drapeaux.

G. Normand.



La Corée. — Son Impuissance nationale. — Une future Colonie japonaise.

A en juger par le bruit que la Corée fait dans le monde, surtout en ce temps de rumeurs de guerre russo-japonaise, on est porté à croire que ce pays a quelque activité et est pénétré par l'action étrangère. En fait, affirme M. Robert de Caix dans une intéressante lettre qu'il adressa de Séoul au *Journal des Débats*, il n'en est pas grand'chose ou presque rien. On vit en Corée en dehors des bruits du monde : Tchémoulpo n'est pas un port très fréquenté. Le pays ne contient pas mille Occidentaux, et beaucoup sont des missionnaires. On compterait sur les doigts les entreprises sérieuses que les étrangers ont créées dans ce pays. Il ne s'en trouve guère en dehors du chemin de fer de Tchémoulpo à Séoul, créé par les Américains, puis acheté par les Japonais, de la ligne japonaise en construction de Séoul à Fou-san, de la Compagnie américaine qui a doté Séoul d'un tramway et d'installations électriques, et enfin de l'exploitation aurifère, en pleine prospérité, que les Américains ont à Oun-san, dans le Nord.

Il ne faudrait pas croire que, si l'activité économique est faible en Corée, l'énergie étrangère se manifeste par la politique. La rivalité russo-japonaise elle-même n'y est pas un ferment de progrès occidental, car seul le Japon semble avoir une politique suivie en Corée. Beaucoup de causes peuvent expliquer cette absence de pénétration étrangère : la Corée se trouve hors des grands courants qui répandent l'activité de l'Occident sur le monde. Dans ces dernières années, pendant lesquelles l'esprit d'entreprise s'est accru, la Corée est apparue comme un terrain inquiétant sur lequel pouvaient se heurter d'un moment à l'autre les ambitions moscovite et japonaise. De tous les pays de l'Asie, c'est peut-être celui dont le Gouvernement est le plus difficile à décider à une concession pouvant servir de base à une entreprise étrangère.

Enfin le commerce en lui-même ne pouvait suffire à attirer beaucoup d'énergies dans le pays. Bien qu'elle couvre 223 000 kilomètres carrés et nourrisse de 10 à 12 millions d'habitants, la Corée n'est pas jusqu'ici un gros marché pour l'Occident. La médiocrité de goûts des consommateurs s'y contente de la camelote japonaise ou chinoise.

Les maisons de commerce européennes établies en Corée n'ont en réalité qu'une petite clientèle, quelques

étrangers, de rares Coréens assez riches pour se payer leurs fantaisies, et surtout la Cour. Les demandes de cette dernière sont irrégulières, artificielles, dépendant uniquement des caprices de l'Empereur. Tous les achats se font au hasard, selon les inspirations des commerçants, leurs intrigues et l'efficacité des pots-de-vin.

En dehors des Douanes, qui ont appelé en Corée vingt-trois Européens et sont dirigées par un Anglais, M. Mac Leavy-Brown, le Gouvernement coréen a appelé à son service une vingtaine d'étrangers, dont les deux tiers sont Français : il ne faudrait d'ailleurs pas croire que cette majorité nous donne une bien grande influence. C'est un Français, ancien premier président à Saïgon, qui a été chargé de codifier les lois coréennes. Il a laborieusement préparé un projet que l'on laisse dormir. Un autre Français dirige les Postes. Nos compatriotes sont encore à la tête du service des mines, du chemin de fer en construction de Séoul à Ouijou, à la frontière mandchourienne, de l'usine céramique en projet. Par contre, un Japonais, ex-ministre du Japon à Séoul, a été appelé pour diriger l'agriculture et le commerce. Un Danois dirige les Télégraphes et, sur l'instigation des Russes, désireux sans doute d'obtenir un résultat purement négatif, a été désigné pour servir de conseiller au ministre des Affaires étrangères.

De toutes ces fondations, seuls les Postes et Télégraphes et les écoles ont une réalité. Mais les mines, l'agriculture, le chemin de fer de Ouijou, l'usine céramique, n'existent pas. Les étrangers appelés pour les diriger se morfondent en des loisirs simplement effroyables dans une ville telle que Séoul. C'est qu'il en est des réformes et des créations coréennes comme des achats de l'Empereur. C'est le produit confus de velléités qui se sont contrariées.

Les choses mêmes qui ont une apparence moderne ne sont qu'une décevante façade. L'armée a des airs européens : ses soldats portent des uniformes de coupe occidentale, ils manœuvrent à l'européenne. Séoul, avec ses 6 000 hommes de garnison (l'armée en a, en tout, un peu plus de 10 000), a même l'air prodigieusement militaire. Mais, grâce à un recrutement extraordinaire et à un armement composite, ce pays d'au moins 10 millions d'habitants, qui ne sont pas naturellement lâches, serait incapable de mettre en ligne la moindre force sérieuse pour défendre son indépendance.

Pour la faire durer, il faudrait des réformes : le peuple et l'Empereur en sont incapables. A ce peuple indolent, sans tête pensante et volontaire, la rénovation ne peut venir que du dehors. Elle serait peut-être sans péril, capable de le sauver malgré lui, s'il l'acceptait de l'ensemble de nations qui ne sauraient avoir une politique ambitieuse en Corée.

Mais son apathie l'empêche de s'élever jusque-là, et il se laisse dévorer par son ambitieux voisin le Japon.

Oui, la Corée est en voie de devenir une colonie japonaise. Les immigrants du Japon se fixent en grand nombre dans la péninsule : il y en a de 20 à 30 000, peut-être même plus, puisque, à en juger par l'aspect des quartiers japonais de Tchémoulpo et de Séoul, la race nipone n'est pas moins prolifique sur cette terre que dans son archipel. Et ces Japonais se fixent partout. Aux termes des traités, non plus que les autres étrangers, ils n'auraient le droit de s'établir en dehors des neuf ports ouverts de la Corée, Kyeng-heung, Tyeng-tjin, Gen-san, Fou-san, Masampo, Mokpo, Tchémoulpo, Tchinnampo et les deux autres villes ouvertes, Séoul et Hpyeng-yang. Cependant ils s'installent partout. Ils en usent même en Corée comme s'ils étaient chez eux : dans la riche région minière de Tjik-san, au sud de Séoul, ils exploitent sans concession des gisements aurifères appartenant à des Coréens.

La mainmise économique est systématiquement menée : les Japonais font obstacle à la création de nouveaux intérêts étrangers en Corée et rachètent en outre ceux qui y existent déjà. C'est ainsi que le chemin de fer de 40 kilomètres qui réunit Tchémoulpo à Séoul, après avoir été concédé à des Américains, est passé entre des mains japonaises.

Malgré l'état médiocre des finances japonaises, l'argent, un argent vraisemblablement avancé en sous-main par l'État, ne manque jamais pour « japoniser » les affaires coréennes.

La plus grosse entreprise des Japonais en Corée, le chemin de fer de Fou-san à Séoul, est subventionnée : la ligne est très importante, elle doit traverser, sur plus de 500 kilomètres, les régions les plus riches de la péninsule. En outre, une activité japonaise, toute spontanée celle-là, celle des pêcheurs, s'exerce dans les eaux coréennes. La population de certaines îles est japonaise pour une forte proportion : un tiers, assure-t-on, dans l'île de Quelpaert.

Il faut ajouter que la circulation monétaire de la Corée est japonaise. Tous les achats faits à l'étranger ou chez les négociants étrangers se règlent en yen japonais.

Le Gouvernement japonais ne tient sans doute pas à poursuivre, bannières déployées, sa politique d'absorption de la Corée. La colonisation ininterrompue est bien plus sûre.

Malheureusement pour les Coréens, ce pourrait bien être une colonisation de peuplement. Les Japonais, au lieu d'éduquer le Coréen, pourraient bien l'évincer. Il est en effet bien difficile de coloniser dans le sens propre du mot un pays qui a plus de 10 millions d'habitants sur 223 000 kilomètres carrés. Et le Japon, avec ses 44 millions d'habitants, augmentant de près de 500 000 chaque année, pourrait être, par la nécessité de vivre, tenté de chasser peu à peu des campagnes du Royaume Ermite les anciens possesseurs du sol.

La Russie laissera-t-elle faire? nous demandera-t-on. Tout le fait supposer. Russes et Japonais suivent en Mandchourie et Corée une politique parallèle; ils ont assez à faire chacun dans sa sphère, et il est probable qu'après s'être mesurés du regard, ils s'entendront sur le sort de l'indigène. Ce sont là jeux de nations civilisées.

Jacqueton (G.), Bernard (A.) et Gsell (S.). — *Algérie et Tunisie*. Paris, Hachette 1903, in-16, de 464 pages et 34 planches. Prix : 12 francs.

Piolet (P. J.-B.). — *Les Missions catholiques françaises au XIXe siècle*. Tome VI. *Missions d'Amérique*. Paris, Armand Colin, 1903, in-4° de 320 pages, gravures. Prix : 20 francs.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Récolte et Conservation des Foraminifères (*suite*[1]).

ÉTIQUETAGE

Il est presque inutile d'insister sur la nécessité d'étiqueter avec soin les récoltes qu'on a pu faire, de mentionner les circonstances de lieu, profondeur, constitution du rivage, et de noter sur place les faits particuliers qui ont pu influer sur les faunes ou qui peuvent intéresser la science en général. Ainsi, par exemple, les sables recueillis dans une huîtrière artificielle ou dans une rade fréquentée par beaucoup de navires de commerce, peuvent contenir des Foraminifères étrangers à la localité. Les uns ont été amenés avec les jeunes huîtres qu'on a cherchées au loin, les autres sont apportés par les algues, les huîtres ou les polypiers qui garnissent toujours les carènes des vaisseaux.

SÉPARATION DES ÉCHANTILLONS

Une récolte de sable de fond est souvent, comme nous l'avons dit, presque exclusivement composée de coquilles de Foraminifères; il faut alors se résoudre à l'examiner entièrement; mais si le sable ou d'autres débris sont prédominants, on peut éviter beaucoup de retards et de peine, en cherchant à condenser, à séparer mécaniquement les coquilles que l'on recherche.

On y parviendra, comme nous allons l'indiquer, par un procédé qui n'exige qu'un outillage restreint et peu dispendieux. Il se compose d'un entonnoir avec un trépied, de deux cuvettes à bec et de quelques morceaux de mousseline fine, à trois mailles au millimètre, ou de cette étoffe de soie fabriquée spécialement pour le blutage de la meunerie.

On place l'entonnoir, sur lequel on a tendu l'étoffe humide, dans une des cuvettes, tandis que, dans la seconde, on a versé de l'eau sur le sable bien sec. La majeure partie des Foraminifères viennent flotter à la surface, et si, après avoir laissé reposer un moment pour ne pas engorger les mailles du filtre par la vase fine, on verse l'eau sur l'étoffe, on y recueillera une grande quantité de coquilles (ainsi que des Radiolaires et des Diatomées), que l'on enlève ensuite facilement avec un gros pinceau de blaireau. Il va sans dire qu'on a préalablement séché l'étoffe. La mousseline peut laisser passer les plus petites espèces, mais on les retrouvera dans la cuvette inférieure.

FLOTTAGE

C'est là un procédé rapide, mais une seule cuvette peut suffire au besoin. On sait, en effet, que tous les corps flottants *mouillés* vont, après un certain temps, gagner les bords du liquide qui les baigne. Si donc on laisse reposer suffisamment la cuvette avec le sable, les Foraminifères s'accumulent tous contre la paroi et y restent fixés si on enlève avec précaution l'eau au milieu du vase, ou mieux si on la siphone. Une fois séchée, la frange des coquilles se détache aisément avec un pinceau.

Le flottage des coquilles ne dispense pas de l'examen du sable resté au fond de la cuvette: on y trouve les Foraminifères à coquilles épaisses qui sont fondriers et ceux dont les loges ont subi un remplissage de marne ou de sable. On peut encore se faciliter cet examen par un tamisage approprié aux dimensions des objets.

Il ne reste plus qu'à recueillir une à une les coquilles et à les déposer successivement sur un porte-objet, en plaçant ensemble, autant que possible, celles de la même espèce. Un grossissement de 20 diamètres avec le O de Machet ou de Vérick, suffira presque toujours et donne de la marge pour les mouvements du pinceau.

MISE DE COLLECTIONNEUR

On a proposé une foule de dispositions propres à faire figurer les Foraminifères dans les collections. On peut les garder libres, en introduisant chaque espèce dans un tube de verre fermé par un bouchon fin et muni d'une étiquette mentionnant la provenance et le nom de l'espèce; mais les plus petites coquilles deviennent ainsi peu maniables, et on risque de les perdre en les sortant pour les examiner. Il sera toujours préférable de les fixer sur une lame de verre protégée de diverses manières. Une dissolution légère et aussi claire que possible de gomme arabique additionnée de quelques gouttes de glycérine sera étendue en couche mince sur une lame et séchée. Le pinceau mince légèrement humecté, avec lequel on saisit le Foraminifère pour le placer sur la lame, déterminera l'adhérence et permettra de le coller dans toutes les positions désirables pour en montrer les différentes faces.

Au Muséum de Paris, M. Terquem a disposé toutes les séries de Foraminifères récoltés par d'Orbigny, de la manière suivante : la lame de verre est coupée exactement au diamètre d'un tube de verre et à une longueur un peu plus courte; on l'introduit, après y avoir fixé une espèce dans le tube; on glisse au-dessous une bande de papier coloré, pour faire ressortir les coquilles, et on ferme le tube avec un bouchon léger. Le tube lui-même est collé sur un carton assez large pour recevoir les inscriptions nécessaires, et on peut, sous le carton, coller une figure agrandie du Foraminifère.

On peut aussi montrer les Foraminifères entre deux lames de verre, dites porte-objets, séparées par un carton percé d'une ouverture carrée. Le porte-objet inférieur est gommé au-dessous de l'ouverture et collé au carton pour éviter un glissement. Les coquilles sont rangées en lignes et recouvertes par le second porte-objet; les deux côtés du carton reçoivent les inscriptions. Pendant le montage de la préparation, on maintient le porte-objet supérieur par deux petits anneaux de caoutchouc; quand elle est terminée, on fixe les bords avec des bandes de papier coloré. Les coquilles peuvent ainsi être examinées ou à la lumière directe ou à la lumière transmise, lorsqu'elles sont assez transparentes; mais on ne peut plus, à moins de défaire les bandes de papier, disposer d'un échantillon. Il est facile de remédier à cet inconvénient en gardant sur une lame de verre, glissée dans un tube, les doubles, généralement assez nombreux, de chaque espèce.

ESPÈCES D'EAU DOUCE

Ce que nous venons de dire, d'après M. Schlumberger, est relatif aux espèces marines. Il faut ajouter qu'on en trouve aussi dans l'eau saumâtre et aussi dans l'eau douce. On en trouvera, par exemple, en examinant la face inférieure des feuilles nageantes, telles que celles des Nymphéas et des Nénuphars, qui sont de véritables faces d'organismes microscopiques; c'est là notamment que se trouvent les Arcelles, et les Diffluyces. Certaines espèces vivent dans les mousses, par exemple les Sphaïques auxquelles est due la tourbe.

RADIOLAIRES

Quant aux Radiolaires, qui sont les petits cousins des Foraminifères, il convient de les chercher à la surface de la mer, là où les eaux sont d'une pureté extrême, c'est-à-dire au large, loin des ports et des embouchures des fleuves. On reconnaît souvent leur présence à une teinte spéciale de la surface. On les recueille alors au filet fin : « Pour pêcher au filet fin, dit M. Fabre-Domergue, on se sert d'une poche de gaze de soie, semblable à un filet à papillon, et emmanchée au bout d'une canne assez forte et résistante. L'embarcation sur laquelle on se trouvera doit aller très doucement ou plutôt dériver lentement, sous l'influence du vent et du courant, de telle sorte que la poche de gaze soit simplement distendue par l'eau qui vient continuellement y affluer. Dans ces conditions, tous les petits organismes qui y pénètrent se trouvent accumulés dans le fond de la poche et retenus par les mailles du filet. Plus on relève souvent le filet, moins on marche vite et meilleure est la récolte. Chaque fois qu'on relève la poche, on la retourne dans un grand vase plein d'eau de mer, on la secoue doucement, on la lave pour ainsi dire sans la toucher, et on verse l'eau du vase dans un bocal de deux litres de capacité environ. En général, on se contente de répéter trois ou quatre fois cette opération, et l'on retourne au laboratoire pour examiner le produit de la pêche. Pour cela, les bocaux sont abandonnés au repos et bientôt tous les organismes, plus ou moins paralysés par la secousse qu'ils ont reçue, tombent au fond des vases, où l'on peut alors les recueillir avec une pipette. » On trouve aussi des Radiolaires dans les couches plus profondes de la mer : on les recueille avec un filet fin, mais immergé cette fois.

HENRI COUPIN.

1. Voir le numéro 51, page 408.

TABLE DES MATIÈRES

ET DES GRAVURES

Abyssinie (L'Angleterre en). Exploration du Nil Bleu. 60
Acropole (Les grands travaux de l'). . . . . 169 et 182
— (Grav.) Angle nord ouest du Parthénon. . . . 169
— — Panorama de l'Acropole pendant les travaux . . . . . 170 et 171
— — Partie réparée de l'angle N. O. 172
Aériens (Hommes) en Californie. 340
Aérostatique (L'Expédition) du Sahara 89
— (Grav.) Le gonflement du *Léo Dex* 89
— — La nacelle du *Léo Dex*. 90
— — Le *Léo Dex* prend son essor 91
— — Itinéraire suivi par le *Léo Dex*. 92
Aérostation. Le dirigeable *Lebaudy*. 295
Afrique occidentale allemande (La mise en valeur de l'). 180
Afrique occidentale française (Les grands travaux projetés dans l') 78
Alaska (Le litige de l'). 63
Albanais (L'). A propos de l'insurrection en Albanie. 141
— (Carte) Carte de l'Albanie. 141
Alliance (L') franco-russe en Asie. Le Tonkin relié à la Sibérie par une voie ferrée. 397
— (Carte) Tracé supposé du chemin de fer transmongolien. 397
Alpinistes au Caucase 308
Alpins (Nos) jugés par les officiers norvégiens. . . . 165
« **Amiral Gueydon** » (Le naufrage de l') 327
Anglais (Les) au Tibet. 372
Anglicisation (L') des îles anglo-normandes 223
Angleterre (L') et l'Allemagne sur mer. Nouvelle base d'opérations navales de l'Angleterre. 133
— (Carte) Emplacement du futur port de Saint-Margaret's Hope. 133
Anuradhapura. Voy. Cité.
Archipel océanien (Un). Les îles Tonga. 81
— (Grav.) S. M. Georges II roi de Tonga. 81
— — Femme tongienne 82
— — Armée tongienne et palais du roi . . . 83
Armée serbe (L'). 206
Ascension (Une) de la Meije 281
— (Grav.) La Meije (3987 m.) 281
— — La barre des Ecrins (4103 m.). 282
— — Le pic central de la Meije (3970 m.) 282
— — La Meije, vue du Glacier du lac. . . . 283
Assouan. Voy. Barrage.
Atolls (Théorie nouvelle de la formation des). . . . 150
Ba-Binghas (Les). Nains de la Sangha 401
— (Grav.) Une famille de nains ba-binghas . . . 401
— — Vue de la Sangha à Ouesso 402
— — Le dépeçage de l'éléphant par les Ba-Binghas 403
Baïkal (La traversée du lac). 302
Balkans. Voy. Troubles.
Ballon (De France en Angleterre en). 326
Barrage (Le) du Nil à Assouan. 21
— (Carte) Carte du Barrage 21
Batteries (Nos) de montagne dans les Alpes 113
— (Grav.) Parc d'un groupe de batteries de montagne 113
— — La traversée d'un Névé. 114
— — En batterie 114
— — Pièce traînée sur le glacier. 115
Béribéri (Le). Le mal des mangeurs de riz 311
Bosnie-Herzégovine (La régénération de la) et la mort de M. de Kallay. 262
Bouddha (La dent du). 77
— (Grav.) Le temple de Dalada Maligawa 77
Bourg de Bozas (La Mission du) sur le Haut-Nil . . 6
Bourg de Bozas (Mort du vicomte du) 62
Brunn (Voyage du capitaine) au Groenland. 356
Câbles (Les) sous-marins et la gutta-percha. 103
Caïman (Une chasse au). 236
Cannibales (Chez les) du Pacifique 318
Caoutchouc (La crise du) et la nouvelle route du Béni au Pacifique 229
— (Carte) La région du caoutchouc dans la Bolivie et le Brésil 229
Caracas, le Paris de l'Amérique du Sud. 17
— (Grav.) Opéra de Caracas 17
— — Arc de Bolivar. 18

Caracas. (Grav.) Statue de Bolivar 18
— — Chemin de fer de Caracas à la Guaira . 19
Chambre (La) hygiénique d'Hôtel du « Touring-Club » 37
— (Grav.) La Chambre hygiénique d'Hôtel du
— — « Touring-Club ». 37
Chamanisme (Le) et le Lamaïsme des Aborigènes sibériens. 105
— (Grav.) Femme bouriate en costume de fête. . 105
— — Chaman en costume de cérémonie. . . 106
— — Autre chaman 107
— — Khambo-Lama. 121
— — Chiretoui du datzan d'Ouinsk. 122
— — Vue générale du datzan d'Atchinsk . . 123
Charcot (Expédition du Dr Jean) aux Régions arctiques 39
Chasse (La) au tigre chez un sultan malais 265
— (Grav.) Sa Grandeur le sultan de Johore. . . . 265
— — Le troisième tigre tué par le sultan . . 266
— — Tigre tué par M. G. Pauling, hôte du sultan 267
Chemins de fer du Dahomey (Progrès et heureux résultats des). 260
Chemin de fer (Le) de Djibouti en Éthiopie. 118
Chemin de fer (Le) électrique du mont Blanc. . . . 365
— (Carte) Carte du Chemin de fer du mont Blanc
— — (projet Vallot) 365
— — Trajet du Chemin de fer projeté. . . . 366
Chemin de fer russe (Un nouveau). Liaison entre le Transcaspien et le Transsibérien. 20
Chemins de fer en Russie (Progrès constants des) Trois nouveaux projets 237
— (Carte) Itinéraire des trois voies projetées . . . 237
Chemins de fer russes (Nouveaux). 348
Chemins de fer du Soudan (Les Anglais et les) . . 174
Chemin de fer du Yunnan (Le nouveau tracé du) . 317
— (Carte) Le Chemin de fer du Yunnan 317
Chênaies (Les) de Khroumirie. De Fernana à Tabarka 49
— (Grav.) Aspect des forêts de Khroumirie. . . . 49
— — Route française traversant les forêts. . 50
— — Le « Keskès » thermes romains de Tabarka 51
— — Église de Tabarka 51
Chine méridionale (Les efforts français dans les provinces de la). Voyage du lieutenant Grillères 357
— (Carte) Carte du Yunnan et du Se-Tchouen. . 357
Cité (Une) morte à Ceylan. Les ruines d'Anuradhapura 321 et 329
— (Grav.) La route délicieuse de Matalé à Anuradhapura. 321
— — Le royal mail-coach de Matalé. 322
— — La route est un véritable parc 322
— — Bœufs trotteurs ou zébus. 323
— — Le Post-House d'Anuradhapura 329
— — Anciens bains 330
— — Le Figuier sacré 330
— — Un Monolithe géant. 331
Cités englouties et retrouvées dans le sable en Asie. Exploration du Dr Stein 334
Commerce de l'Algérie (Le) 4
Commerce allemand (Progrès du) en Chine. L'Allemagne fabrique l'article chinois 284
Commerce (Le) de nos colonies. Les progrès croissants. 243
Commonwealth (Comment s'est formé le) of Australia. Abrégé de la Constitution. 190
Conflit (Le) anglo-belge au sujet des territoires à bail du Haut-Nil 205
— (Carte) Carte des territoires à bail du Haut-Nil. 205
Convoi (La constitution d'un) de ravitaillement dans le Sud-Oranais. 308
Cordillères (Les anciens glaciers des). 404
Corée (La). Son impuissance nationale. Une future colonie japonaise 414
Corse (En). Comment on s'y loge; comment on y circule. . . . . 273 et 361
— (Grav.) Femme corse de Porto-Vecchio à cheval. 273
— — L'auberge et le relais de Sagone 274
— — Maquis et route en corniche du cap Corse 274
— — Auberge de Ghisoni et départ à mulets. 275
— — Vieille calèche allant de Bonifacio au col de Verde. 301
— — La patache de Bastia à Massiglia. . . . 301
Cote (Rectification de la) des montagnes en Suisse. . 316
Coton (La question du) et nos Colonies. 382
Croisière (Une) dans les fjords de Norvège 217, 225, 233 et 241
— (Grav.) Le paquebot la *Mira* passe à 30 mètres de la côte 217
— — Cependant la côte est moins découpée. 218
— — Stavanger, vue du Vaalandspib. 219
— — Le bourgmestre de Stavanger 220
— — La route du Thelemarken 225
— — Une carriole norvégienne. 226
— — Vue générale de Bergen 227
— — Lac de Vossevangen 228
— — Col et Hôtel de Stalheim 233
— — Le Jordalsnut 234
— — Gerangerfjord. 234
— — Panorama d'Hellesylt 235
— — Vallée de la Rauma 241
— — Le Romsdal 242
— — Les îles devant Molde 242
— — Port de Trondhjem. 243
Croquis californiens. . . . . 92, 132 et 143
Cuba (A). Le bilan d'une année d'indépendance. . . 260
Cyclone (Le) de la Martinique 294
Dames (Les) européennes chez l'impératrice de Chine 145 et 249
— (Grav.) Une des salles du trône. 145
— — Allées couvertes dans le jardin du Palais 146
— — Extrémité de la « Mer du Milieu » . . 147
— — Une partie dans le Palais d'Été. 249
— — Le Bouddah géant du Palais d'Été. . . 250
— — Palais impérial : Le lac des Lotus . . . 251
« **Discovery** » (Expédition anglaise de la) au pôle Sud. 189
— (Carte) Itinéraire de la *Discovery* aux régions antarctiques 189
Djerba (L'île de) (sud tunisien) . . . . . 153 et 161
— (Grav.) Houmt-Souk, capitale de Djerba. . . . 153
— — Entrée d'Houmt-Souk 154
— — Vue du bordj El-Kébir. 154
— — Carte de Djerba 155
— — Marché d'Houmt-Souk. 161
— — Le puits artésien d'El Adjim. 162
— — Fours de potier à Guellala 162
— — Olivier millénaire à Djerba. 163
Doukhobortsi (Les). 93
Douvres et Calais (Communications entre) 118
Durbar (Le) de Delhi 53
— (Grav.) Grand défilé du Couronnement 53

Écoles (Les nouvelles) et l'Éducation nouvelle en en France . . . . . 353 et 367
— (Grav.) École des Roches : Un coin de salle à manger 353
— — Le nouveau laboratoire de chimie . . . 354
— — Les élèves construisent un rucher . . . 355
Égypte (La dernière campagne de fouilles de M. Gayet en) 199
Élingamite (Le naufrage de l') 44
Émigration allemande (Diminution de l'). 276
Entente (L') cordiale et le commerce anglo-français. 238
Épreuve (L') du feu aux îles Fidji. 222
Esquimaux (La disparition des) 183
États-Unis (La question des races aux). 398
Examens (Les) littéraires en Chine 86
Excursion sur le chemin de fer Han-Keou-Pekin. 369 et 377
— (Grav.) Une gare sur le Pé-Han 369
— — La voie ferrée à travers la campagne chinoise 370
— — La construction d'un remblai par les coolies chinois. 371
— — Le pont de Si-Niang en construction. 377
— — Un ferme chinoise du Hou-Nan 378
— — Au kilomètre 215, point terminus de la ligne au moment de l'inspection de l'auteur 379
Exploratrice (Une) comme il y en a peu. — Mrs Sheldon en Afrique 318
Exposition (L') d'Hanoï et l'Indo-Chine française . . 45
— (Grav.) Série de pavillons de l'Exposition d'Hanoï 45
Expédition (L') antarctique allemande. 293
— (Carte) Carte pour suivre l'expédition au Pôle sud 293
Expédition (L') allemande antarctique telle qu'on l'apprécie en Allemagne 324
Expédition antarctique allemande (Retour de l'). 231
Expédition (L') Otto Nordenskjold aux Régions antarctiques. — Ce qu'elle a pu devenir. 325
— (Carte) Carte pour suivre l'expédition Nordenskjold 523
Far-West (Dans le) canadien. — Une montagne qui s'effondre. — La ville et la mine de Frank 257
— (Grav.) La ville naissante de Frank 257
— — La montagne éboulée sur la voie du « Canadian Pacific » 258
— — L'éboulement de la montagne dans la plaine 258
— — L'entrée de la mine de Frank 259
Figuig (Les événements du). Attaque d'un convoi et d'un camp français. 125
— (Grav.) Compagnie montée de la légion étrangère. 125
— — Camp de la Souzfana. 125
Fjords. Voy. Croisière.
Flotte commerciale allemande (Progrès constants de la) 212
Formation des montagnes (Idées nouvelles sur la). 359 et 374
Fouilles (Les) en Tunisie . . . . . 296, 305 et 313
— (Grav.) Carthage : les ports antiques. 297
— — Statuette funéraire. 298
— — Masque funéraire. 299
— — Tombeau de prêtresse carthaginoise . . 300
— — Intérieur des citernes de Carthage . . . 305
— — Statue de l'Odéon de Carthage. 306
Fouilles (Les) en Tunisie.
— (Grav.) Le *Demeter* trouvé à Carthage 307
— — Portrait de Virgile, mosaïque 307
— — Fouilles de Gighti : Bou-Ghrara 313
— — La patère de Bizerte 314
— — Barrage romain sur l'Oued-ed-Derb. . . 314
— — Fouilles de Gighti : le Forum 315
« **Français** » (Le) et l'expédition Charcot aux Régions antarctiques 285
— (Grav.) Le *Français* venant d'être lancé . . . 285
Funiculaires (Les) et les chemins de fer de montagne en Suisse 343
Gênes. Voy. Renaissance.
Glaciers (Les variations des) 126
Grillères. Voy. Chine méridionale.
Han-Keou-Pekin. Voy. Excursion.
Hautes villes (Les plus) du monde. 230
Houille (L'inventaire de la) blanche en France. . . . 175
Hourst (La mission du lieutenant) sur le Yang-tsé, 1901-1902. 181
— (Carte) Carte de la mission Hourst. 181
Industrie américaine en 1902 (Le développement de l'). 279
Industrie aurifère (Progrès de l') à Madagascar. 270
Industries (Les) rurales en Russie. 177
— (Grav.) Tisseuse dentellière 177
— — Sculpteurs d'icones. 178
— — Brossiers. 178
— — Fabricants de cuillers en bois 179
Irlandais et Danois. 348
Jacques Lebaudy (L'expédition de) à la côte occidentale d'Afrique. 252
Japonais (L'infiltration des) en Chine 251
Klondyke (La situation du) en 1902. 278
Kouang-Si (Scènes affreuses au). Le pays des affamés. 268
Kouang-Si (Sur les troubles du). 406
Lamas (L'élevage des) en Bolivie. — Le chameau d'Amérique. 247
Lebachas (Les) ou limiers humains d'Abyssinie. . . 412
Lenfant (La mission). — Du Niger au Tchad par la Benoué. 269
— (Carte) Carte pour l'itinéraire de la mission Lenfant 269
— — Lancement du *Benoît-Garnier* à Bezons. 270
Léon XIII (La mort de). — Comment on élit un Pape. 253
— (Grav.) Le palais du Vatican vu de la place Saint-Pierre 253
— — La chapelle Sixtine, qui sert de salle de scrutin 254
Lhassa (Un explorateur russe à). 286
Logements (Les) d'ouvriers à Saint-Pétersbourg. . . 263
Londres (Le port de). 407
Lumière et le magnétisme polaires (Étude sur la). 330
Macédoine (Situation politique de la) . . . . 33 et 54
— (Grav.) Carte de la Macédoine 33
— — Vue de Monastir. 34
— — Le pont d'Oura-Fchaït. 34
— — Bulgares des environs de Monastir . . 35
— — Femmes bulgares des environs de Monastir 36
Main-d'œuvre (Comment se procurer la) dans l'Afrique australe? 84
Maison (Une) lacustre sur le lac de Constance 319
Mandjourie (Dans quelle mesure les Russes ont évacué la). 124

Manifeste en Autriche-Hongrie (Comment on) . . 413
— (Grav.) Les pompiers de Sebenico. 413
— — Jeunes filles de Sebenico. 413
Mannheim. Un grand port intérieur en Allemagne. 238
Marées (Un animal indicateur des) 407
Mariage (Le) en Chine dans la haute société. . . . 158
Maroc (Le gouvernement du). 52
Maroc. Voy. SOULÈVEMENT.
Marrakesh (Le marché d'esclaves de) 111
Marseille (Le développement de) et les doléances de Gênes. 209
Mégalithes du Haut-Bourbonnais 185
— (Grav.) Chromlech de l'Assise 185
— — Pierre à sacrifice. 186
— — Bloc penché de Matichar. 187
— — Foyer à double réflecteur de Matichar. 188
Meije. Voy. ASCENSION.
Ménetou-sur-Cher (A). 405
— (Grav.) Restes des fortifications 405
— — La porte d'en haut 406
Mer Morte (Origine de la). 13
— (Carte) Carte de la région entre la mer Morte et la mer Rouge. 13
Mer du Sahara (Quand la) a-t-elle existé? 287
Milliardaire (Un) américain. M. Pierpont Morgan. 173
— (Grav.) M. Pierpont Morgan dans son cabinet de travail. 173
Mineurs (Chez les) de la Loire. Voyage au Pays noir. 25
— (Grav.) Le pays des mineurs. 25
— — Groupe de mineurs pendant la grève. 26
— — Le chemin de fer aérien. 27
— — Vue générale du puits du Treuil. . . . 28
Mombaz et le chemin de fer de l'Ouganda. . . . 41
— (Grav.) La gare de Kilindini. 41
— — Une avenue à Mombaz. 42
— — Un train de service du chemin de fer de l'Ouganda. 42
— — Une rue dans le quartier arabe de Mombaz. 43
Montagne (Une) qui s'est effondrée au Japon. . . . 20
Montmajour (L'abbaye de) 409
— (Grav.) Intérieur du couvent des moines. . . . 409
— — Galerie du Monastère. 410
— — Ruines de l'abbaye de Montmajour . . 411
Mont Pelé (L'éruption du) d'après le rapport de M. Lacroix. 197
— (Grav.) Le dôme de lave et la dent incandescente. 197
— — Le volcan vu du morne du Carbet. . . 197
Mouche (La) Tsé-tsé et la maladie du sommeil. . . 351
Navigation marchande (La) française en 1902 . . . 164
Navires et Câbles sous-marins allemands; sur et sous les flots. 271
Néo-Boxers (Les). Comment ils préparent leur revanche. 140
Nickel (Le) et la Nouvelle-Calédonie. . . . . 385 et 393
— (Grav.) Nouméa : la rade en face l'île Nou. . . 385
— — Nouméa : Vue générale. 386
— — A travers la forêt de Niaoulis 386
— — Le centre minier le plus important, Méfoui 393
— — Une mine de nickel à la Bumbea. . . . 394
— — Mine de nickel; transport des sacs de minerai 394
— — Mine de cuivre sur un plan incliné : le pilon 395
— (Carte) Carte de la Nouvelle-Calédonie 387
Nordenskjöld (Exploration du baron Erland) en Argentine et Bolivie. 201
— (Grav.) Une beauté du Chaco. 201
— — Cactus géant. 202
— — Monticule de loess dans la vallée du Tarija. 202
— (Carte) Carte de la région explorée 203
Nouvelle-Calédonie (Le Cinquantenaire de la). . . . 350
Officiers (Les) honoraires dans l'armée prussienne. . 388
Okapi (L') : un animal ignoré dans l'Afrique centrale. 156
Or (L') dans les colonies françaises de l'Afrique. . . . 221
— (Carte) Les régions aurifères de l'Afrique française 221
Ouganda (Une visite au petit roi de l'). 61
— (Grav.) Le petit roi de l'Ouganda et sa garde d'honneur. 61
Ouïe (L') est-elle plus développée chez les sauvages que chez les civilisés? 351
Oujda (Une excursion à). 149
— (Grav.) Intérieur de la ville. 149
— — Le minaret d'Oujda. 149
Otto Sverdrup (l'Expédition), racontée par lui-même. 5
— (Carte) Routes suivies et terres délimitées par Otto Sverdrup. 5
Panislamisme (Le) et les chemins de fer ottomans en Asie. — La nouvelle voie ferrée de Damas à La Mecque 333
— (Carte) Chemins de fer ottomans de l'Asie occidentale. 333
Peary (Exploration de l'américain) au nord du Groënland. 29
— (Carte) Carte pour suivre l'expédition Peary. 29
Pékin à Paris. Voy. WAGON (En).
Peregil (L'île de) et l'Angleterre. 276
Périgord (En). Vieux usages de noces. 7, 12 et 70
Pérou (Au). — Le chemin de fer d'Oroya. — Une voie ferrée à l'altitude du mont Blanc. 268
Perse (La) et le golfe Persique. 9
— (Grav.) Persépolis : Grand escalier d'honneur. 9
— — Village persan. 10
— — Les maisons de Bender-Abbas. 10
— — Baghalas : barques pour la pêche des perles 11
Peste (La défense contre la). — La désinfection des navires par l'acide sulfureux 266
Pierres écrites (Les) de la frontière Algéro-Marocaine. 117
— (Grav.) Pierre écrite du Sahara. 117
Pigeons voyageurs (La poste en mer par). 159
Pôles magnétiques de la terre? (Pourquoi recherche-t-on les). 373
— (Carte) Carte représentant les lignes d'égale déclinaison et le pôle magnétique. . 373
Pôle magnétique (L'expédition norvégienne vers le). 222
Pôle Nord (La découverte du) tente toujours Peary. 292
Pôle Sud (L'expédition anglaise au). Le *Morning*. 127
Pôle Sud (Exposition du Dr Charcot au). 148
Ports francs (La question des) 390
Postes français (Dans les) de la côte ouest africaine. . . . . 204 et 214
Profils colombiens . . . . . 381 et 389
— (Grav.) Femmes indiennes dont les maris sont partis combattre la révolution. . . . 387
— — Marchands de maïs. 388

Profils colombiens.
— (Grav.) Type de marchande à Bogota 389
— — Un guide(!) 389
Raz de marée (Le) des îles Tuamotu . . . . 129 et 137
— (Grav.) Un groupe d'Océaniens. 129
— — La *Perle* goélette perdue dans le cyclone 130
— — Entrée d'un lagon de Tuamotu. 130
— — Sur un lagon. 131
— — Port de Takorou 137
— — Pêcheur avec sa lanterne à plonge. . . 138
— — Jeune pêcheur de Tuamotu. 138
— — Au pied du morne de l'île de Bora-Bora. 139
Remèdes (Les) spirituels contre la peste dans la Flandre wallone 213
— (Grav.) Statuette de saint Antoine, préservateur de la peste. 213
Renaissance (La) de Gênes. 361
— (Grav.) Vue générale du port de Gênes. 361
— — Statue de Christophe Colomb. 362
— — Récents travaux du port. 362
— — Les phares de Gênes. 363
Réseau (Le futur) télégraphique sous-marin français. 165
— (Carte) Réseau télégraphique sous-marin des câbles français 165
Roche-Guyon (La). Huit siècles d'histoire dans un château 341
— — Vue générale de la Roche-Guyon. . . . 341
— — Entrée principale du château. 342
Rousset (La mission) au Chari. Mort du chef de la mission 100
Russie (La) et l'Angleterre en Perse. 267
Russes et Japonais (Difficultés entre) en Extrême-Orient 358
Russie et la Perse (Les relations entre la). 220
Saint-Firmin (La) à Pampelune. 76
Sardine (Les migrations de la) sur nos côtes. 46
Secte persane (Une) : Les Babis. 326
Seize mille kilomètres en ballon, par le comte H. de la VAULX. 157
— (Grav.) Le *Méditerranéen* au-dessus des flots. . 157
Serbie (La Révolution en) et la ville de Belgrade. . 193
— (Grav.) La reine Draga. 193
— — Alexandre I 193
— — Belgrade : vue prise du Kalimegdan . . 193
— — Konak de Topchider. 194
— — Belgrade : la Térasia. 194
— — Belgrade : le Palais royal. 195
Sheldon. Voy. EXPLORATRICE.
Siam (La classe dirigeante au). 42
Sibérie (Souvenirs de). L'Asie russe et le commerce français . . . . . 134 et 142
Sibérie (Souvenirs de). Chez un Enfant-Dieu. . . . 289
— (Grav.) Datzan ou monastère de lamas. 289
— — Un lama, avec sa tête rasée. 290
— — Lamaserie où habite l'Enfant-Dieu. . . 291
— — Construction d'un dieu colossal. . . . 291
Simplon (Les lignes d'accès françaises vers le). . . . 69
— (Carte) Carte des grandes voies de communication autour de la Suisse. 69
Simplon (Le percement du). 383
Sion et la vie des paysans du Valais. 1
— (Grav.) Château de Valère, près Sion. 1
— — Mayen ou chalet de villageois aisé. . . 2
— — Village dans la montagne. 3
— — Mayen de berger. 4
Sionisme (Le) ou la Renaissance de la nation juive. 310
Skis (Les) scandinaves. Leur importation dans les régions montagneuses de l'Europe. . . 101
— (Grav.) Chasseurs alpins chaussés de skis. . . . 101
— — Le facteur de Boskoop. 102
Somaliland (La campagne du). Les Somalis. — Le mad Mullah. — Les opérations anglaises. 261
— (Carte) Carte pour suivre la campagne du Somaliland. 261
Sommeil (Du) à la mort. Une maladie tropicale. . . 85
Soulèvement (Les origines du) au Maroc. 11
Sous-Marin (Le) et la télégraphie sans fil à la conquête du Pôle nord. 198
Spelterini (Le capitaine) traverse les Alpes en ballon. 324
Sud-Oranais (Dans le). 228
Sud-Oranais (Dans le). Combat d'El-Mungar. . . . 303
Stein. Voy. CITÉS.
Toll (Inquiétudes sur le sort du baron) demeuré aux régions arctiques. 93
Tonga. Voy. ARCHIPEL.
Tour du monde (Le) en quarante jours. 94
Tour (Le) d'Europe à pied en mille jours. 55
Transcontinental (Le) australien et le territoire du Nord. 85
— (Carte) Les chemins de fer australiens. 85
Transsaharien (Le) est-il possible ?. . . 57, 65 et 73
— (Grav.) Autour d'un puits dans le Sud-Oranais. 57
— — Aspect des dunes. 58
— — Un convoi de chameaux au repos. . . . 58
— — Profil de l'Afrique, par l'Aurès et d'Ahaggar 59
— — Oasis de Maghrar 65
— — Oasis de Fenahir 66
— — Convoi en carré suivant le lit de l'oued Saoura 67
— — Marocains sur la voie en construction. 73
— — Ce que le Transsaharien remplacera. . 74
— — Carte des différents tracés proposés du Transsaharien 75
— — Un chantier de chemin de fer africain. 97
— — Caravane traversant le plateau de Tademaït. 98
— — Anciens esclaves dahoméens travaillant à la voie ferrée. 99
Transsibérien (Le) et la colonisation en Sibérie. . . 167
Traversées rapides de longs courriers. Un succès pour les voiliers français. 244
Trente-six bêtes (La loterie Hua-Hoey ou le Jeu des). 403
Tripolitaine (Une mission française en). 277
— (Carte) Carte pour suivre l'itinéraire de M. de Mathuisieulx. 277
Troubles (Les) dans les Balkans. Les Comités macédoniens. Les bandes bulgares. 349
— (Grav.) Troupe d'insurgés dans une clairière. . 349
Tunisie. Voy. FOUILLES.
Typhon (Un) au Tonkin. Hanoï, Nam-Dinh, Ninh-Binh, dévastés. 245
— (Grav.) Un des pavillons de l'Exposition d'Hanoï après le cyclone. 245
— — Devant l'État-Major, Allée de la Concession 245
Vaudois (En pays) : Le centenaire de l'affranchissement. 151
Vice-Royauté (Une) en Extrême-Orient. 278
Victoria Nyanza (Sur les bords du lac). La tribu des Kavirondo . . . . . 108 et 116
Ville (Une) bâtie sur un abîme. 209
— (Grav.) L'effondrement d'une maison. 209
— — Le « Castle street » 210
— — Surhaussement d'une maison. 210
— — La « London Road ». 211

Vitesse des navires (Ce que coûte l'augmentation de la) 411
Vénézuala (Au). Un pays où la révolution est un mal chronique. . . . . 30 et 38
Volcaniques (Vue d'ensemble de phénomènes) de 1902. 109
— (Carte) Carte des principaux soulèvements volcaniques en 1902. . . . . .
Volcans (Une théorie nouvelle des). 68
Volcans (Les) en activité dans l'intérieur de l'Afrique. 335
Wagon (En) de Pékin à Paris. . . . . 337 et 345
— (Grav.) Arrêt du train sur la rivière Lalincké. . 337
— — Le train pendant une halte. 338
— — Campement de paysans russes en Mandchourie 338
— — Eglise et station dans le steppe. 339
— — Rassemblement à la station de Mandchourie 345
— — Une rue à Bogotof. 346
— — Une station près d'Irkoutsk. 347
Zaffarines (Les îles) Une nouvelle station espagnole. 309
— (Carte) Carte des îles Zaffarines. 309

Bilan des Explorations en cours.

Texte :

112, 176, 240, 288, et. 368

Conseils aux Voyageurs.

Texte :

8, 24, 48, 72, 88, 96, 128, 152, 160, 200, 232, 280, 320, 366, 376, 408, et. 416

Livres et Cartes.

Texte :

BIBLIOGRAPHIE : *Livres et Cartes*, 7, 15, 23, 31, 39, 47, 55, 63, 71, 79, 87, 95, 103, 111, 119, 127, 135, 143, 151, 159, 167, 175, 183, 191, 199, 207, 215, 223, 231, 239, 247, 255, 263, 271, 279, 287, 295, 303, 311, 319, 327, 335, 343, 351, 359, 367, 375, 383, 391, 399, 407, et. 415

Mouvement géographique et colonial.

Texte :

104, 144, 192, 224, 264, 312, 360, et. 400

L'Armée autour du Monde.

Texte :

16, 40, 64, 80, 136, 168, 208, 248, 272, 304, 328, 352, et 392

Les Revues Étrangères.

Texte :

32, 56, 120, 184, 216, 256, 296, 336, et. 384

Paris. — Imprimerie F. Schmidt, 20, Rue du Dragon.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 107991678